

**Reconstrucción de la Realidad empírica del transporte público, desde las producciones sociales inmersas en los archivos urbanos: Caso Pereira.**



Fuente: Lady Arelis Acevedo Ruiz (2017)

**Lady Arelis Acevedo Ruiz.**

Universidad Tecnológica de Pereira.

Maestría en Comunicación Educativa.

Facultad de Educación.

2017

**Reconstrucción de la Realidad empírica del transporte público, desde las producciones sociales inmersas en los archivos urbanos: Caso Pereira.** ii

Trabajo de investigación presentado a la **Facultad de Educación** de la  
**Universidad Tecnológica de Pereira** para optar al título de  
**Magíster en Comunicación Educativa**

**Directora**

Olga Lucía Bedoya

Doctora en Ciencias Políticas

Universidad Santiago de Compostela

(España)

Pereira

2017

Nota de aprobación

iii

---

---

---

---

---

---

Firma de la Directora

---

---

Firma del Jurado Evaluador

Fecha \_\_\_\_\_

A todas aquellas personas que con paciencia me acompañaron y de diferentes formas hicieron parte activa en este proceso de formación y actualización académica y profesional.

A la Facultad de Ciencias de la Educación de la Universidad Tecnológica de Pereira, a la Maestría en Comunicación Educativa dirigida por la Doctora Olga Lucía Bedoya, al equipo de trabajo; por posibilitar el espacio para la ejecución del Macro proyecto Pereira Imaginada y con este posibilitar la inmersión en el campo investigativo ampliando mis horizontes en relación con la educación, mi desarrollo académico y profesional.

A mi familia, por el acompañamiento y apoyo constante; a mi hijo, por la comprensión, el amor y la entereza con que me esperó cada día dedicado a este proceso.

A Dios, motor que impulsa cada nueva proyección en todos los aspectos de mi vida.

<b>Capítulo 1. Introducción</b>	1
Estado del arte	6
<b>Capítulo 2. Lente Teórico</b>	17
Perspectiva fenomenológica de Peirce	17
Teoría triádica de las categorías del ser	19
Primeridad: cualidad en sí misma	22
Segundidad: hecho existente	22
Terceridad: mediación, representación, pensamiento	23
Semiótica de Peirce	26
Fenomenología de los Imaginarios Urbanos	30
Modelo triádico de encarnación de Armando Silva	38
Archivos ciudadanos	45
Transporte público y Sistema de transporte masivo	48
<b>Capítulo 3. Estética del procedimiento</b>	57
Instrumento de recolección de la información	58
Proceso de recolección de la información	59
Enfoque Metodológico	65
Investigación Cualitativa	65
Protocolo de análisis / síntesis de información cualitativa	70
Paso 1. Selección de elementos significativos	71
Paso 2. Agrupación de elementos significativos	75
Paso 3. Nominación de los grupos contruidos	79
Paso 4. Relaciones entre los grupos contruidos	81
Paso 5. Discusión con los autores	83
Índices presentes en las producciones sociales en los archivos	93
Medios de transporte	93
Usuarios	93
Autoridades	94
Infraestructura	94

Megabús.....	95	vii
Hallazgos.....	96	
Índices presentes en la Infraestructura Urbana .....	97	
Índices presentes en los usuarios .....	98	
Índices presentes en las autoridades .....	98	
Índices presentes en el transporte colectivo.....	98	
Índices presentes en el STP Megabús.....	99	
<b>Capítulo 4. Conclusiones.</b> .....	101	
Lista de referencias .....	105	
Bibliografía .....	107	

<b>Figura 1.</b> Percepción ciudadana sobre el tráfico en Pereira.....	12
<b>Figura 2.</b> Percepción ciudadana sobre el transporte público en Pereira.....	12
<b>Figura 3.</b> Tricotomía de las categorías.....	25
<b>Figura 4.</b> Las tres tricotomías del signo.....	26
<b>Figura 5.</b> Parque Automotor de transporte público de Pereira.....	49
<b>Figura 6.</b> Instrumento de la recolección de la información.....	59
<b>Figura 7.</b> Base de datos, organización de la información.....	62
<b>Figura 8.</b> Base de datos, criterio de selección de la palabra aglutinante.....	63
<b>Figura 9.</b> Algunas características del enfoque cualitativo.....	66
<b>Figura 10.</b> Espiral de análisis de los datos cualitativos.....	67
<b>Figura 11.</b> Aplicación del filtro para seleccionar noticias con palabra aglutinante.....	72
<b>Figura 12.</b> Identificación de la palabra aglutinante.....	73
<b>Figura 13.</b> Resultado de la selección de palabras aglutinantes y sus relaciones.....	73
<b>Figura 14.</b> Relación de grupos.....	74
<b>Figura 15.</b> Palabras aglutinantes con relación.....	74
<b>Figura 16.</b> Formación de ramilletes.....	75
<b>Figura 17.</b> Conjunto de ramilletes conformados, de digital a impreso.....	76
<b>Figura 18.</b> Conjunto de ramilletes conformados, digital.....	77
<b>Figura 19.</b> Relaciones entre los grupos contruidos.....	82
<b>Figura 20.</b> Relaciones entre los grupos contruidos. Mayor aglutinación del dato.....	83



<b>Fotografía 1.</b> Medios de transporte en Pereira.....	10
<b>Fotografía 2.</b> Megabus por la Avenida Sur.....	52
<b>Fotografía 3.</b> Equipo de Trabajo.....	57
<b>Fotografía 4.</b> Grupo de trabajo en la pesquisa de información.....	59
<b>Fotografía 5.</b> Noticia impresa 1. ....	61
<b>Fotografía 6.</b> Noticia impresa 2. ....	61
<b>Fotografía 7.</b> Enumeración de relaciones. ....	78
<b>Fotografía 8.</b> Determinación de temas afines según numeración. ....	79
<b>Fotografía 9.</b> Nominación de grupos contruidos.....	80
<b>Fotografía 10.</b> Sistema de transporte masivo.....	92

## **Capítulo 1**

### **Introducción**

El estudio de ciudad aparece conexo a la necesidad de análisis de un escenario propio, adyacente al desarrollo individual que sin darse deliberadamente trasciende a un plano colectivo más amplio, todo esto, porque se constituye como una extensión de nuestro ser a través del cual se nos permite movilizarnos y desenvolvernarnos, de ahí que, además, de ella dependa en gran medida nuestra formación axiológica y percepción del mundo que nos circunda.

Nacer como hacerse ciudadano, son decisiones que no dependen del neonato, pues, se nace y se nace en un lugar del mundo impositivamente, pero, de la misma manera que se ama la vida, se desarrolla un amor filial por el lugar en el que se construye asentamiento, que finalmente se afirma como aquel escenario que le permite al sujeto desarrollarse en diferentes aspectos vitales y en diversos contextos políticos, culturales y sociales. De esto resulta que las percepciones que los ciudadanos tienen de su lugar de asiento ostenten ciertos índices en sus representaciones urbanas y se hagan presentes en sus producciones sociales.

Ahora bien, es claro que para estudiar los imaginarios urbanos se requiere de un análisis amplio y complejo, por lo que el presente trabajo se dedicará a hacer contribuciones a los razonamientos dados en “Pereira imaginada 2009”, desde el uso de la ciudad en la calificación que los ciudadanos hicieron en relación con servicios públicos como el transporte en ese mismo año; es precisamente de esto y para darle rumbo a esta

investigación que surge el siguiente planteamiento, desde el modelo triádico de encarnación de los imaginarios urbanos, cuáles son los índices presentes en las producciones sociales de los imaginarios acerca de la percepción que se tiene sobre la calidad del transporte público, en el marco del macroproyecto de Pereira imaginada durante el año 2009.

Por lo anterior, el propósito fundamental de este trabajo es identificar los índices que en las producciones sociales sustenten la percepción de calidad del transporte público en la ciudad de Pereira en el marco del proyecto Pereira imaginada 2009, para lo cual es preciso reflexionar en primera fase, sobre los diferentes significados que los habitantes tienen sobre su ciudad, en donde se podrán desvelar algunas de las proyecciones que hacen de su lugar de residencia en la medida en que forman parte de ella, en el modo en que la habitan, la sienten, la observan y la viven, todo como una manera de hacer evidente su filiación personal con el lugar que pueblan.

Así pues, la propuesta teórica en la que se sustenta esta investigación parte de las bases conceptuales y metodológicas planteadas por Armando Silva en el modelo triádico de encarnación de los Imaginarios Urbanos, también, desde las referencias dadas por la filósofa y comunicadora Mariluz Restrepo en relación con la perspectiva fenomenológica peirceana y su teoría triádica de las categorías del ser; con estas contribuciones resulta posible la reflexión sobre las percepciones ciudadanas en cuanto a la calidad del servicio de transporte público en Pereira y la identificación de los índices que se registran en las producciones sociales y que marcan los imaginarios urbanos construidos en comunidad.

Este trabajo se encuentra organizado en cuatro capítulos, para iniciar se entrega una descripción contextualizada del cuerpo de esta investigación, esto es, el estado del arte en el que se tienen en cuenta los resultados de otros estudios en relación con los imaginarios urbanos, particularmente, haciendo referencia a la percepción que los ciudadanos tienen sobre la calidad del servicio del transporte público en Pereira, lo cual sirve como base para identificar las impresiones que se han proyectado sobre la ciudad bajo esta categoría, cómo recuerdan, usan y conocen los ciudadanos el lugar que habitan y las transformaciones imaginarias motivadas.

Los registros documentales que se abordan en este apartado corresponden a Pereira imaginada 2009, asimismo, se tiene en cuenta la información suministrada en el texto Los sistemas de transporte masivo en el hábitat metropolitana: el caso Megabus en el centro de occidente colombiano de los arquitectos Carlos Eduardo Rincón González y Jorge Galindo Díaz y en la recopilación de datos aportados por el Área Metropolitana de Centro Occidente AMCO.

En el capítulo dos, denominado lente teórico, se plantea un estudio analítico y reflexivo desde la interpretación de las fuentes teóricas dadas por Armando Silva en relación con el modelo triádico de encarnación de los Imaginarios Urbanos, las consideraciones de Mariluz Restrepo en su referencia a Charles Sanders Peirce y retomando los fundamentos dados en Pereira imaginada por la Doctora Olga Lucía Bedoya. La concepción de realidad e imaginario social de Armando Silva; de este último, se retoma, además, el concepto de archivo, que resulta importante, toda vez que de estos emerge la información que dio luz a esta investigación; para el abordaje del transporte público en términos generales se tomarán

las consideraciones de Jorge Galindo Diaz, Carlos Eduardo Rincón y la Ley 105 de 1993, que rige el Sector y Sistema de Nacional de Transporte.

En el capítulo tres, se describe la estética del procedimiento sobre la que se direccionó esta investigación, la cual tuvo como base y fuente del planteamiento realizado el formulario de Metodología de trabajo de los imaginarios urbanos en el apartado correspondiente a la percepción de ciudad y que aborda las calificaciones urbanas, dirigido por el Doctor Armando Silva y donde tiene origen el cuestionamiento que impulsa el proceso subsecuente. Ahora, la recolección, estudio, sistematización y lectura de la información siguen la ruta de ejecución planteada por la Doctora Olga Lucía Bedoya según su protocolo de análisis, en el que se distinguen seis pasos a saber: selección de elementos significativos, agrupación de elementos significativos, nominación de los grupos contruidos, relaciones entre los grupos contruidos, discusión con autores y revisión de las dispersiones; todo esto desde un enfoque cualitativo.

Asimismo, se realiza una exposición de las discusiones dadas a partir de la fundamentación teórica estudiada en relación con los hallazgos de la investigación, estos planteamientos permiten comprender las representaciones significativas de los ciudadanos respecto del imaginario empírico y sus aproximaciones a la realidad, con los cuales abordar el cuestionamiento que engendró el desarrollo de la presente tesis. Para finalmente, discernir sobre la relación existente entre la ciudad y sus habitantes, toda vez que entre ambos se forma un vínculo de complementariedad, pues el uno necesita del otro para garantizar su permanencia; la ciudad no significa nada sin el sujeto que la construye y a través de sus percepciones logra simbolizarla; el ciudadano demanda un espacio del cual

sentirse propio para poder establecerse, pues este es un fin que ha venido marcando el crecimiento vertiginoso de la urbe, caracterizado por un éxodo rural interminable y construido por un imaginario colectivo en el que subyace la idea que de la mano del crecimiento de las ciudades y el mejoramiento de la calidad de los servicios que presta deviene el ideal de progreso.

## Estado del arte

Esta investigación que nace en el marco del macroproyecto “Pereira imaginada”, parte de la interpretación y reflexión de los estudios y análisis realizados por el investigador colombiano Armando Silva Téllez en relación con su concepción acerca de los Imaginarios Urbanos, de esta fuente se retoman algunos conceptos que sirven como punto de partida para el abordaje del tema que aquí se desarrolla y que tiene que ver con la percepción ciudadana respecto de la calidad del servicio de transporte público en Pereira durante el año 2009; asimismo, se tienen en cuenta los aportes investigativos dados por la Doctora Olga Lucía Bedoya en “Pereira imaginada”, libro que a su vez forma parte del macroproyecto “*Ciudades imaginadas*” para América latina, Europa y Estados Unidos, el cual incluye una fuerte estructura metodológica investigativa y creativa para la aproximación a los imaginarios presentes en distintas ciudades. (Bedoya, 2011)

Silva (2004) presenta “*Imaginarios urbanos: hacia el desarrollo de un urbanismo desde los ciudadanos*” como una parte de la colección de Ciudades imaginadas, la cual se trata de una investigación social originada en y para América latina que permitió pensar en la construcción de croquis de los imaginarios urbanos basados en las percepciones de los ciudadanos; en su obra expone lo que bien podría denominarse como una ruta metodológica para abordar el estudio de una ciudad y lo refuerza con ejemplos de lo que ya se ha puesto en práctica, asegurando con ello que el proceso investigativo de los imaginarios urbanos se piense como “un nuevo urbanismo creado desde sus ciudadanos”.

Con esta “metodología de los imaginarios urbanos”, se posibilita el conocimiento sobre la naturaleza de lo urbano edificado desde la memoria colectiva, la cual caracteriza y

evidencia las marcas que le son propias a cada ciudad y de donde nacen sus particularidades. Así, para el proceso investigativo de lo urbano desde sus ciudadanos Silva muestra, además de otros elementos, un cuestionario modelo basado en la organización tripartida desde la cual pensar las culturas urbanas propuesta por la filósofa y comunicadora Mariluz Restrepo, gran conocedora de la semiótica peirceana (Silva, 2004). De este instrumento propuesto por el autor surge el planteamiento del presente trabajo; sus preguntas son de carácter subjetivo y lo que se pretende con ellas es que los ciudadanos exterioricen y proyecten sus impresiones sobre el lugar en que residen.

Silva (2004) concluye que para la comprensión del elemento urbano desde la percepción de sus ciudadanos es necesaria la correspondencia entre tres factores fundamentales a saber: la ciudad, los ciudadanos y las otredades, a cada uno de estos componentes le concierne una interpretación triádica, en el primer caso se conciben las cualidades, calificaciones y escenarios desde las impresiones de sus habitantes; en el segundo, las temporalidades, marcas y rutinas; y por último, la visión de los otros respecto de nuestra ciudad. El trabajo asociado entre estos elementos y relaciones triádicas, proporciona la realización de los croquis ciudadanos.

Ahora bien, una de las características que evidencian la importancia del estudio de los imaginarios urbanos reside en que, a partir de ellos se hace posible reconocer las diferentes visiones del mundo, y con ello, poder dilucidar la existencia de hechos sociales, tradiciones y creencias que formadas colectivamente marcan el curso o devenir de una ciudad, así, esta identificación con la urbe trasciende la estructura física y empieza a reconocerse como una organización social, construida en gran medida sobre la proyección imaginaria que sus



ciudadanos hacen de la misma, todo esto porque “los imaginarios nos encarnan incorporándose a nuestros pensamientos como modos de visión colectiva y de allí provienen las prácticas urbanas desencadenantes” (Bedoya, 2011, p.14)

Así, las proyecciones imaginarias que los ciudadanos hacen de su ciudad y el estudio de la urbe basado en sus percepciones en el marco de las relaciones triádicas descritas por Silva, se ven bien reflejados en la investigación realizada en el año 2009 por la Doctora Olga Lucía Bedoya, denominada “*Pereira Imaginada*”, como apuesta investigativa en la que se reúnen las diferentes practicas urbanas surgidas de los imaginarios que tienen encarnados cada uno sus ciudadanos; otras manifestaciones de este proceso son “Bogotá Imaginada”, “Lima Imaginada”, “Barcelona Imaginada”, “Sao Pablo imaginado”, “Sevilla imaginada”, entre otros.

“*Pereira Imaginada*” presenta los resultados obtenidos después de poner en marcha la metodología de Imaginarios Urbanos en la ciudad de Pereira en el año 2009, por parte de un grupo de estudiantes de la Maestría en Comunicación Educativa (Bedoya, 2011). La obra, se estructura en tres partes; las primeridades de los ciudadanos, las concentraciones simbólicas encontradas en aquellas; la temporalidad dinámica distinguida a partir de esas concentraciones y finalmente, la presentación de las tres situaciones del modelo encarnado de los imaginarios de los ciudadanos de Pereira.

Contando con el aval de Silva, “*Pereira Imaginada*” realiza lo que podría llamarse una gran radiografía de la ciudad, pero vista desde un lente influenciado por las emociones de cada ciudadano, en el cual reflectaron sus impresiones acerca del contexto que los circunda y en el que se desenvuelven cada día. El hecho de penetrar la urbe a partir de la relación y

encuentro con sus residentes ofrece una atmósfera de proximidad que asegura la emoción y proyección de las respuestas con las que inscribirán las marcas que realizarán sobre su ciudad. Esta cercanía evidente en el texto se refleja en los hallazgos que se tuvieron lugar durante la investigación y lectura de datos.

En relación con el factor ciudad y las calificaciones urbanas en las que se ubica la percepción de los ciudadanos respecto de la calidad del servicio de transporte público en Pereira, se encontró que en su organización cuenta con diferentes mallas viales y formas de transporte, entre los que sobresale el funcionamiento del transporte masivo, aunque para calificarlo los habitantes proyectan visiones diferenciadas; mientras unos marcan la ciudad con calificativos como “destrucción por el megabus”, “estrecha”, “en parte buena”, “en parte desagradable”, para otros “agilidad”, “mejor imagen”, transformada”, de esta manera concluye Bedoya (2011) la existencia de una reciprocidad entre las cualidades generadas por el Megabus y la mirada de los ciudadanos.

El Megabus en Pereira, teniendo en cuenta los hallazgos y lectura de los datos proporcionados por la Doctora Olga Lucía Bedoya y su grupo de investigación, se presenta como imaginario ciudadano toda vez que es evocado por los ciudadanos en un 13%, asimismo, es referenciado en los sucesos de la ciudad durante los últimos años; este sistema de transporte público masivo aunque se inscribe en el ideal de progreso en materia de movilidad, en lo tocante a la innovación del servicio, pues, representa cambios en la forma de pago tradicional, hace uso de colores característicos según los buses, en su tamaño, en la variación de las rutas, presenta visiones confrontadas en relación con la calidad del servicio, bien sea referido con el tiempo de desplazamiento o la congestión, lo cual, en

ambos casos evidentemente interviene en el modo habitual de vida de sus habitantes, ya que vinculado a su articulación se encuentra que el desarrollo de la malla vial es percibida como una de las necesidades básicas de la ciudad.

*Fotografía 1. Medios de transporte en Pereira.*



Fuente: Lady Arelis Acevedo Ruiz (2017)

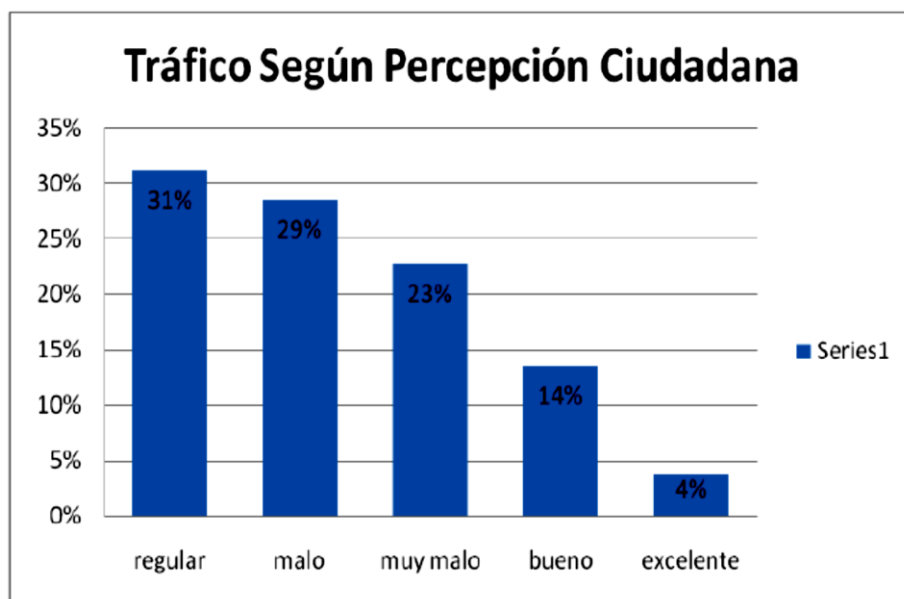
Referir el desarrollo vial como una de las necesidades básicas de la ciudad, afirma Bedoya (2011) conmina la visión positiva en los índices hallados en relación con la calidad

de vida, esto discrepa entre el optimismo creado alrededor del Megabus como sistema de transporte público y el avance en las construcciones de la malla vial, que debieron darse en simultaneidad y no de forma anacrónica como parece ser que resultó.

De todos modos, la movilidad de los Pereiranos se lleva a cabo de diversas formas, el uso del Megabus varía de acuerdo a condiciones específicas de los ciudadanos, de manera tal, que también se hace uso de los demás buses que no pertenecen al sistema masivo y que siguen prestando su servicio, especialmente con rutas que llegan hasta donde el Megabus no lo hace; está además con variaciones, el uso del taxi y de los Camperos veredales, que dependen de factores socio-económicos, poder adquisitivo, necesidades o lujos; por otro lado, los ciudadanos reconocen además, otras formas de desplazamiento como la moto o el vehículo particular.

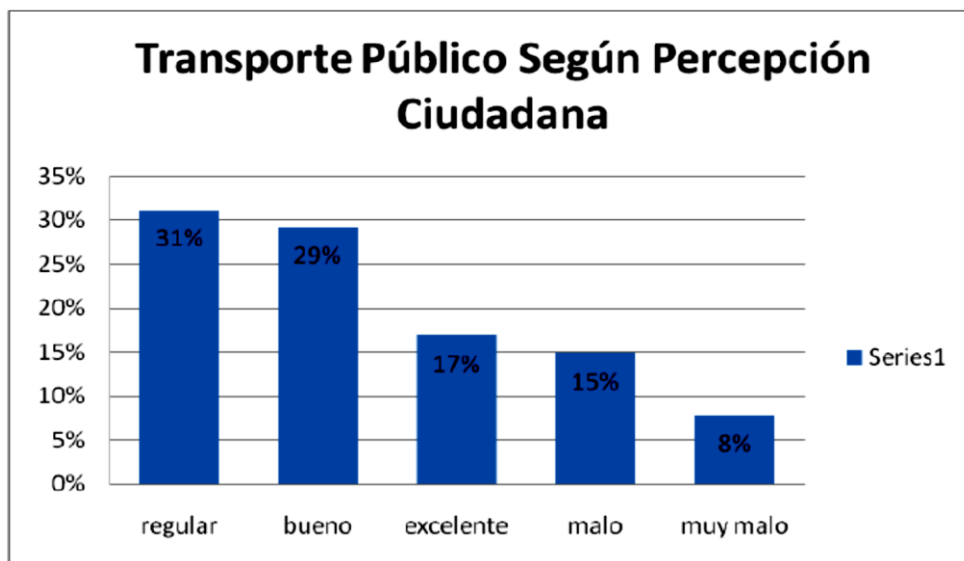
Como se puede observar en la lectura de datos, existe un gran porcentaje que percibe el tráfico entre regular, malo y muy malo (82,5%) frente a un bajo porcentaje que lo considera bueno y excelente (17,5%), ahora, respecto del transporte público en Pereira, el imaginario ciudadano evidencia un 77,2% entre regular y excelente, frente a 22,7% entre malo y muy malo. Todo esto concluye Bedoya (2011), lleva a considerar que “Megabus, está en el imaginario, pero en la realidad se vive distinto”; lo que sí es claro, es que en el imaginario de los ciudadanos persiste la idea de que la articulación e implementación de este medio de transporte masivo es un índice de progreso, pues en cierta medida, pone a la ciudad a la altura de las grandes urbes del país en dónde funciona este mismo sistema de transporte público.

Figura 1. Percepción ciudadana sobre el tráfico en Pereira.



Fuente: Pereira Imaginada, Bedoya y Silva (2011)

Figura 2. Percepción ciudadana sobre el transporte público en Pereira.



Fuente: Pereira Imaginada, Bedoya y Silva (2011)

Ahora bien, la recopilación, lectura y análisis de datos relacionados con la perspectiva que tienen los Pereiranos de forma personal acerca de su ciudad constituyen sin lugar a

duda el significado colectivo que se erige en torno a su contexto próximo, sin embargo, establecer si este imaginario urbano colectivo corresponde con la realidad, requiere de la reconstrucción de la información que ya se ha obtenido y en la que “Pereira imaginada” resulta no sólo como base fundamental sino de gran apoyo para el desarrollo del presente trabajo de investigación y justifica su planteamiento.

Por otro lado, en torno a la investigación sobre el sistema de transporte público en Pereira en el marco de “Pereira Imaginada 2009-2014”, que forma parte importante del objeto de estudio de esta investigación, encontramos que otros autores han mostrado interés en su análisis. La tesista Luz Marina Hurtado Tabares (2011) en el producto de su investigación “*Construcción de ciudad desde la temporalidad plural en transporte público*” expone una mirada respecto del tema en mención desde el tiempo como elemento conexo a los imaginarios urbanos en relación con el factor ciudadanos y temporalidades; encontrando que los habitantes reconocen ciertas características en el sistema de transporte público que lo envuelven en un problema de naturaleza social, afirmando incluso que éste puede ser mayor que las fallas en la operatividad, todo esto porque los tiempos de viaje de los ciudadanos que tienen que hacer uso del servicio intervienen evidentemente en su cotidianidad.

El trayecto en las rutas se prolonga de acuerdo con diferentes factores, entre los cuales se destacan la falta de carriles exclusivos para la prestación del servicio colectivo, una deficiente interacción conductor-usuario, y una evidente ineficiencia en el uso de los paraderos legalmente establecidos por las autoridades de transporte para cada una de las empresas, lo cual genera desorden en el abordaje y arribo de pasajeros. De esta percepción

de temporalidad en términos de transporte que tienen los Pereiranos deviene que a éste se le involucre dentro de un problema de carácter social, pues transmite el ideal colectivo de ciudad en caos (Hurtado, 2011). Esta lectura recobra importancia para el planteamiento que esta tesis desarrolla, toda vez que, las impresiones que los ciudadanos evocan para calificar los tiempos definen en medida significativa la proyección de calidad del servicio.

Asimismo, respecto del tema del transporte público en Pereira, haciendo especial énfasis en el sistema masivo Megabus, el arquitecto Carlos Eduardo Rincón González, magister en Hábitat y profesor de la universidad Católica Popular de Risaralda y el Doctor Jorge Galindo Díaz, también arquitecto y profesor titular de la universidad Nacional de Colombia, presentan su obra *“Los sistemas de transporte masivo en el hábitat metropolitano: el caso Megabus en el centro occidente colombiano”* (2010) en la cual muestran el producto de sus investigaciones sobre los cambios producidos en el *hábitat metropolitano*<sup>1</sup> de Pereira, Dosquebradas y La Virginia a causa de la implementación del sistema de transporte masivo Megabus entre los años 2000 y 2010.

El sistema de transporte masivo Megabus nace de la necesidad de atender problemas en la movilidad y la congestión vehicular ocasionada por el incremento en la población, la difusión del suelo urbano y el crecimiento del parque automotor; particularmente por factores de temporalidad, pues pudo evidenciarse una prolongación en los tiempos de desplazamiento, deficiencias en la prestación del servicio por deterioro en puntos críticos y cobertura insuficiente de rutas. Así que, como medida de solución se inició su proceso

---

1 Los autores utilizan el término hábitat en relación con la ciudad. Avanzan en el concepto de “hábitat metropolitano” como: “el conjunto de condiciones y relaciones físico-ambientales, funcionales, morfológicas, políticas, económicas, sociales y culturales que tienen lugar en los territorios del área y la región metropolitanas, caracterizados por una compleja relación de ciudades que comparten un centro urbano o núcleo jerárquico común. este concepto desde otros autores y características particulares”. p. 18.

de preparación y estructura de las fases de construcción para, posteriormente darle implementación en el año 2006 (Galindo y Rincón, 2010).

Este sistema, que opera en ciudades colombianas como Cali, Medellín y Bogotá, se ha convertido en un referente en la cultura técnica del transporte masivo, pues integra diferentes elementos innovadores para su articulación y da una idea de prosperidad urbana, sin embargo, en su implementación, diferentes grupos sociales percibieron una variedad de problemas que generaron impacto en la calidad de vida de los ciudadanos y su manera de significar la ciudad, esto, dentro de los imaginarios urbanos constituye una representación colectiva sobre la forma en que califican el servicio que éste les presta.

En primera instancia, se manifestaron inconformidades por la clausura de establecimientos comerciales como consecuencia del cierre de vías principales; el aumento de la congestión vehicular se hizo presente, primero atribuido a la suspensión de vías durante la fase de construcción del sistema, luego a la pérdida de efectividad por operar a media marcha de los carriles de circulación del tráfico mixto y otras restricciones; asimismo, el crecimiento del parque automotor generó problemas de congestión y se hicieron evidentes carencias en la cobertura, incomodidad en los intercambiadores e incluso el cobro de viajes no generados (Galindo y Rincón, 2010).

En este mismo orden de ideas, la falta de frecuencia de las rutas alimentadoras, referenciado también como uno de los inconvenientes presentados en la implementación del Megabús, guarda estrecho vínculo con los planteamientos de Hurtado (2011) en relación con las temporalidades y las calificaciones que dan los ciudadanos a su ciudad en cuanto a la incidencia del factor tiempo, influenciando todo su qué hacer cotidiano y la



manera como visualizan y proyectan su lugar de residencia; todo lo cual interviene en la idoneidad para calificarlo en términos de calidad.

En definitiva, cada uno de los elementos y hallazgos que componen los estudios que se han adelantado en relación con el modelo de triádico de encarnación de los imaginarios urbanos, las percepciones de la ciudadanía frente al sistema de transporte público visto desde diferentes particularidades y las calificaciones observadas sobre la prestación del servicio en términos de efectividad y calidad, permitieron conocer las preocupaciones e intereses que se han originado en torno al objeto de estudio de esta investigación.

## Capítulo 2

### Lente teórico

El estudio de los imaginarios urbanos viene directamente relacionado con la perspectiva triádica del ser planteada por Peirce y ampliamente estudiado por Mariluz Restrepo, toda vez que para su análisis se toman en cuenta de manera análoga estas categorías dadas en forma de triada. El mismo Silva (2004), reconoce que fue de estas consideraciones de donde se toma la estructura tripartita a partir de la cual concebir las culturas urbanas; de esto deviene la importancia de empezar con una fundamentación teórica al respecto que permita comprender el origen y el enfoque metodológico de esta investigación.

### Perspectiva fenomenológica de Peirce

Para iniciar es necesario dejar claro que las alusiones que se hacen en relación con Charles Sanders Peirce derivan del profundo estudio que ha realizado la Doctora Mariluz Restrepo sobre el autor. Así pues, teniendo en cuenta que la fenomenología es la fuente teórica en que se explica y desarrolla la filosofía de la teoría de las categorías universales del ser planteadas por Peirce, es preciso tener en cuenta la concepción que el mismo autor hace al respecto.

En primera instancia, es importante reconocer que el quehacer de la fenomenología como primera división de la filosofía desde la perspectiva peirceana, tiene que ver con “*los modos como el ser es*”, esto es, el estudio de las categorías de **Primeridad**, **Segundidad** y **Terceridad**, las cuales forman parte de todas sus reflexiones filosóficas. Así pues,

escudriñar en el pensamiento de este autor es igual a hurgar en estas categorías universales que se refieren directamente a los “*modos de ser*”. (Restrepo, 1993, p.69)

Esta concepción de fenomenología dada por el autor resulta importante para la indagación de imaginarios urbanos toda vez que, en cuanto a modos de ser, es necesario un estudio fenomenológico. En este sentido, Mariluz (1993) acerca del pensamiento de Peirce, plantea:

Como ciencia positiva, la fenomenología es el estudio de los elementos formales del fenómeno, esto es, de la clase de elementos universalmente presente en el fenómeno -phaneron- de ahí que también le llame phaneroscopia. El phaneron es lo que está directamente abierto a la observación; es “la totalidad de lo que está, en cualquier forma o sentido presente en la mente -ipso facto-, sin tener en cuenta si corresponde a algo real o no... pero presente siempre a todas las mentes”. Existen fenómenos internos que dependen de nuestros pensamientos, pero son reales en el sentido en que es real lo que pensamos. (p. 71)

De lo anterior se puede entender cómo la fenomenología se aproxima directamente al estudio de fenómenos ecuménicos de los cuales resulta la comprensión de los elementos que le son propios y que no pueden ser reducidos o fraccionados porque se hayan presentes en todos los acontecimientos que se viven; así, Peirce no restringe el estudio fenomenológico únicamente a la observación de la experiencia sino que extiende su

concepción “a la descripción de todos los rasgos comunes a cualquier cosa *experimentada* (*experienced*) o que pueda conceviblemente ser experimentada o convertirse en objeto de estudio en cualquier forma directa o indirecta” (Restrepo, 1993, p. 72).

De esto deviene que Restrepo (1996), considere que la fenomenología de Peirce sea una “*fenomenología del ser*”, dado que, como la misma autora lo refiere, “se trata de proponer una lista de categorías universales, probar su suficiencia y su libertad de redundancia, desarrollar las características de cada una y mostrar las relaciones entre unas y otras”(p.74). En este sentido, los modos de ser le conciernen a las tres categorías de los elementos irreducibles: Primeridad, Segundidad y Terceridad, presentes en todo fenómeno y que pueden explicar la existencia del todo en la mente y en la realidad.

### **Teoría triádica de las categorías del ser**

Las categorías como las piensa Peirce, apuntan a características presentes en todos los fenómenos, más que a una preocupación por su estructuración, por tanto, presentan cualidades incorpóreas como requisitos comprensibles por las cuales todo cuanto existe puede ser notable y en las que se reconocen las diferentes proyecciones del ser. Para una mejor explicación Restrepo (1993) afirma que:

Para Peirce las categorías no son concepciones ni nociones definidas, son intangibles que más pueden entenderse como tintes, como tonos, que sugieren formas de pensar. La posibilidad de la ciencia depende de que el pensamiento

humano participe en ese 'carácter' esparcido por el universo  
del cual dan cuenta las categorías. (p. 75)

Visto así, el pensamiento humano se encuentra inmerso en tres diferentes formas de pensar, en tres maneras distintas de ser, sin que se desconozca que entre ellas existe un vínculo íntimamente estrecho. Esto es, porque las tres categorías se presentan siempre combinadas, unas con mayor preponderancia que otras, pero invariablemente relacionadas, pues, su existencia no es de naturaleza concreta, sino que, se les reconoce mediante algún procedimiento de conceptualización. De modo que, lo importante del aporte de Peirce, es que transgrede la visión maniqueísta de los modos del ser, lo que en palabras de Restrepo (1993) sería:

A mi juicio el aporte de Peirce está, no solo en concebir el ser de varios modos, sino en que estos modos precisamente sean tres. Es una concepción que rompe con las relaciones dicotómicas y nos sitúa en una posición 'relativa' donde la mediación juega un papel preponderante. Su decidida inclinación por el tres lo hace explicitar el sentido de su 'tricotomía'. (p. 78)

Lo anterior explica por qué en Peirce todo corresponde al silogismo triad, un modelo de ello es que, en las categorías lógicas, los elementos de la realidad, el raciocinio y la experiencia pueden estructurarse desde los conceptos de mónadas, diadas y triadas, extraídos de la Lógica de las Relaciones; también, desde las categorías fenomenológicas,

Primeridad, Segundidad y Terceridad y, las categorías metafísicas, cualidad, hecho, ley. Sin duda alguna, muestra una multiplicidad de categorías, pero que, no actúan en forma independiente sino correlacionada.

La mónada, desde la perspectiva de Restrepo (1993) “no tiene ningún carácter distinto al que es completo en sí mismo, sin ninguna referencia a nada más, exceptuando el que se le piense como aplicado a algún sujeto” (p.78). Esto es, entendido como un monologismo en la forma de estructurar el mundo, “*como mismidad*” y en este sentido corresponde a la Primeridad; por su parte, la diada, “es la idea elemental de algo que posee tal carácter en relación con algo más, pero desconociendo un tercer objeto o categoría” (Restrepo, 1993, p.79). Es decir, posee dos formas de combinación, son bivalentes y están constituidas por dos elementos, entendido de esta forma, su equivalente es la Segundidad *como relación con el otro*.

Una triada, por su parte, “es una idea elemental de algo que es por su relación, en diferentes formas, con otros dos” (Restrepo, 1993, p. 79). Ésta, incorpora el elemento combinatorio de todas las relaciones y actúa en la mediación, de ahí que corresponda a la Terceridad. Esta última, contiene a su vez a la Primeridad y a la Segundidad sin dejar de lado sus distinciones, de modo que, no se puede pensar en estas dos categorías sin la compañía de la tercera.

Visto de este modo, el análisis de estas categorías no se supone de manera independiente, como tampoco lo serían el estudio de la ciudad, los ciudadanos y las otredades en la construcción de imaginarios urbanos, sino que actúan de forma

correlacionada, en la medida en que, unas contienen a las otras y sus relaciones son de orden recíproco, aunque todas contengan características que las singularizan.

### **Primeridad: Cualidad en sí misma**

La Primeridad es cualidad en sí misma porque es equivalente a posibilidades cualitativas siempre presentes, esto es, se da en sí misma sin relación a otro; en este sentido el sujeto se considera tal como es sin tener en cuenta nada más. La Primeridad, se correlaciona directamente con la mónada, es igual a la cualidad, pero dado de forma imprecisa, no presenta peculiaridades, ni consistencia porque se enraíza en las sensaciones naturales, su existencia radica en que se dan en las acciones sin que las constituyan y se pueden reconocer únicamente en su actualización; es presente inmediato, por lo que confiar en una descripción al respecto resultaría una tergiversación. (Restrepo, 1993).

Visto así, la Primeridad hace referencia al modo de significación en el que es posible la independencia de cualquier otra cosa, y como posibilidad admite la presencia de probabilidades, es algo así como una proyección primera que aún no ha sido analizada, como una apariencia que se determina en términos de percepción, de esto surge su característica de indeterminación, de variedad y sensación pura y por tanto, no alude específicamente a la realidad.

### **Segundidad: Hecho existente**

La Segundidad por su parte, hace referencia a lo real, y su naturaleza preponderante es el pasado; “es relación pura que se da entre el sentido de acción y el de reacción”; se trata

de una diada, pues, hace referencia a la cohesión, en tanto que, vincula a dos sujetos, que, aunque funcionan desde la lógica monádica encuentran un punto de encuentro y se ponen en relación diádica, de ahí que la Segundidad incluya a la Primeridad. La Segundidad, es presencia física o mental, es efecto y sobrevive en el espacio y el tiempo; puede tratarse de una acción estable e invariable, pero susceptible de pluralidad de análisis. Al respecto Restrepo (1993) menciona:

En la Segundidad la cualidad toma concreción y así accedemos a ella, lo cual no invalida que la cualidad siga siendo como posibilidad, sin referencia a un segundo. La Primeridad por ser monádica no tiene unidades; la Segundidad, de suyo, supone la Primeridad. (p. 90)

Entendida de este modo, pensamos en la Segundidad en la medida en que alude a los hechos que han sucedido, es un acto que como ya ha ocurrido, su existencia no se restringe a las probabilidades, sin embargo, para comprender el hecho físico o mental en el tiempo y en el espacio contiguo resulta necesario la presencia de un tercero.

### **Terceridad: Mediación, Representación, pensamiento.**

La Terceridad implica la evocación de aspectos mentales, en ella se advierte una relación entre la Primeridad y la Segundidad en las que funciona como presencia mediadora o producto de los procesos anteriores; visto así, la Terceridad traduce, interpreta y genera antelaciones, iniciativas, de ahí que se le vincule con el tiempo futuro. Es entendida entonces, como “un medio, un enlace, un puente que conecta lo ‘primero’ con lo ‘último’”,



es **mediación** como paso intermedio. Es lo que relaciona y posibilita” (Restrepo, 1993, p. 93). Asimismo, la Terceridad traslada la información al pensamiento y define las ideas dándoles consistencia, es la alusión de la imagen, de la representación, de las percepciones.

Si la Primeridad es mónada y la Segundidad es diada, la Terceridad entonces, es triada, esta última es, en palabras de Restrepo (1993):

una idea elemental de algo que es en tanto relativo a otros dos, con cada uno de manera diferente. Incluye de hecho, la mónada y la diada. Aunque una triada puede componerse de grupos mayores a tres, cualquier poliada siempre puede descomponerse triádicamente. (p. 94)

Así pues, es desde esta concepción triádica que el sujeto logra asir todos los fenómenos de los que forma parte, coadyuvando a la comprensión y fecundación de nuevas representaciones y, si bien, resulta difícil explicar el pensamiento como Terceridad, es de esta misma disciplina que solicita su estudio, que deviene el hecho de que sea precisamente en su complejidad de donde emerge el raciocinio a partir del cual el hombre y el mundo que lo circunda descubren el entendimiento, dando como producto final la conformación del signo (Restrepo, 1993).

Ahora bien, como se puede evidenciar, la comprensión de la lógica triad de Peirce que realiza Mariluz Restrepo en relación con las categorías de Primeridad, Segundidad y Terceridad en lo que se ha resuelto hasta el momento, tiene especial equivalencia con el análisis de los imaginarios urbanos desde la conexión entre las categorías **ciudad**, **ciudadanos** y **otredades**, las cuales a su vez presentan una estructura tripartita, pues estos

se comprenden triádicamente así: la ciudad se percibe desde las cualidades, calificaciones y escenarios; los ciudadanos desde las temporalidades, marcas y rutinas; y las otredades en afinidades, lejanías o anhelos, pero, en relación con los de fuera. De modo que, la ruta elegida para el hallazgo de los índices que marcan las producciones sociales en cuanto a la calidad del transporte público en Pereira se convalida a la luz de estas reflexiones.

Figura 3. Tricotomía de las categorías

	Primeridad (posibilidad cualitativa)	Segundidad (Hechos reales)	Terceridad (Ley general signo)
<b>Lógica</b>	mónada no relatividad no dependencia 'mismisidad'	diada relación con... dependencia dualidad	triada(poliada) relaciones plurales composición combinación
<b>Psicología</b>	sensación pura	percepción-voluntad experiencia	conocimiento
<b>Conciencia</b>	inmediata de cualidad (sensación)	resistencia polarizada (relación)	sinéctica de proceso (mediación)
<b>Metafísica</b>	cualidad potencial abstracto  modo de ser autónomo e independiente, no-analizables no-intelectual	relación pura existencia-acto  modo de ser de resistencia y esfuerzo, fuerza ciega	representación pensamiento  modo de ser de mediación, de hábito, de relatividad
<b>Tiempo</b>	presente	pasado	futuro

Fuente: Maryluz Restrepo J (1993), citando a Peirce.

## Semiótica de Peirce

Aludir a la semiótica de Peirce en la presente investigación es de gran importancia puesto que, para el análisis de los imaginarios urbanos, Armando Silva toma estos referentes teóricos que le dan sustento a su proceso investigativo.

Figura 4. Las tres tricotomías del signo.

LAS TRES TRICOTOMIAS DEL SIGNO	
Las Tricotomías	Referencia a las categorías en otro nivel y otra dimensión
Primera Tricotomía	<div>Cualisigno      Sinsigno      Legisigno</div> <div>(Qualisign)      (Sinsign)      (Legisign)</div>
Condición del signo en sí mismo	<div>cualidad      existente real      ley general</div>
Segunda Tricotomía	<div>Icono      Índice      Símbolo</div> <div>(Icon)      (Index)      (Symbol)</div>
Relación del signo con su objeto	<div>En virtud de sus propias características      Por su conexión real con el objeto      Por su relación con el objeto a través de un interpretante</div>
Tercera Tricotomía	<div>Rhema o Término      Proposición o Dicente      Argumento</div> <div>(Rheme)      (Dicent)      (Argument)</div>
Forma de representar ante un interpretante	<div>Como signo de posibilidad      Como signo de hecho      Como signo de razón</div>

Fuente: Maryluz Restrepo J (1993), citando a Peirce.

En este orden de ideas, como ya se ha mencionado, es de la Terceridad como triada, como mediadora entre la Primeridad y Segundidad que aflora la noción de signo. Un signo, podría concebirse entonces, como la representación de una idea que fue provocada o transformada por él mismo, así, se comporta como conductor de percepciones dadas en el exterior y conducidas hacia la mente; esto es, “un signo representa la idea que produce o modifica. Es un vehículo que transmite a la mente algo desde afuera. Aquello que representa se llama su *objeto*, aquello que trasmite su *significado* y la idea que origina su *interpretante*” (Restrepo, 1993, p. 95).

Lo anterior no sugiere que Peirce le haya dado prelación a la Terceridad, pues, es esencialmente en la inclusión de los tres modos de ser donde se fortalece su planteamiento; al respecto Restrepo 1993) afirma:

El signo es precisamente en su relación triádica: representa un objeto produciendo un nuevo signo que interpreta la representación. Este concepto de interpretante como signo vivo propio de la semiosis es el eje de la teoría sémica desde donde se generan los procesos de acción y significación. (p. 197)

De manera que, todo cuanto rodea al hombre y es percibido por él se da a través de signos; las ideas, los pensamientos, las imágenes y representaciones son percibidas mediante ellos. De ahí que, para esta investigación se tome como fundamento la interpretación de los signos que hacen parte del imaginario colectivo en relación con el sistema de transporte público, para lo cual también se tienen en cuenta elementos

importantes que entran en juego como los códigos culturales y formas simbólicas con los que se busca desdeñar la forma en que las percepciones tienen existencia o se hacen realidad por medio de los signos a los que se les quiere dar significado.

Este proceso de significación en el que se asienta el signo no es estático y único, por el contrario, se halla en permanente actualización y en la gestación de otros nuevos por lo que es de interminable representación, en este sentido, “el proceso sónico -semiosis- se plasma en significados que son inagotables por cuanto la significación es siempre triádica” (Restrepo, 1993, p. 95).

El signo entendido así, se manifiesta como una conceptualización que se hace visible a partir del pensamiento que lo instaure y lo materializa en la realidad; de modo que la sustancia y la naturaleza del ser se construye en correspondencia con él. En este sentido, es necesario considerar que para Peirce el signo se establece en la relación triádica y de ahí que denomine su clasificación como tricotomía como lo sería también en la Teoría de las categorías del ser. Así, las tres tricotomías que constituye partiendo de los signos compaginan entre sí dando como resultado diez clases de signos posibles. Las tricotomías del signo planteadas por Peirce se presentan a continuación (Restrepo, 1993):

La primera tricotomía le pertenece a *la condición del signo en sí mismo*, esto es, puede ser **Cualisigno**, es decir, *una cualidad que es signo* cuyo accionar está determinado por su corporalidad, su representación; al mismo tiempo, el signo puede ser **Sinsigno**, el cual tiene una existencia en la realidad y está definido en relación con sus cualidades, lo que sugiere la presencia de Cualisignos que se materializan en los Sinsignos; por último, el signo puede

ser además, **Legisigno**, que corresponde a leyes generales establecidas convencionalmente por los hombres.

La segunda tricotomía corresponde a la manera como el signo en su fundamento se vincula con el objeto al que representa; en este sentido, puede ser **Ícono**, **Índice** o **Símbolo**. El Ícono, pertenece esencialmente a las ideas y en esta instancia se relaciona directamente con el concepto de Primeridad. El Índice exterioriza un enlace real existente con el objeto al que representa y, por tanto, le incumbe a la Segundidad. El Símbolo, por su parte contiene una relación con el objeto, mediado por un interpretante, en el cual interviene la naturaleza humana para su representación, asociándose directamente con la Terceridad.

Esta forma de significación, aceptada en los imaginarios urbanos en la búsqueda de símbolos sociales cobra relevancia para esta investigación en la medida en que como lo sustenta Silva (2004):

La significación siempre es social. Los grupos humanos crean símbolos como modos de interpretarse y estos modos se traducen en reglas sociales. Los símbolos se transforman. Los símbolos son al fin y al cabo los modos particulares de comunicarnos, donde caben los íconos y los índices. (p. 50)

La tercera tricotomía, se instaura según la manera en que se representa ante un interpretante, en términos de posibilidad puede ser Término o Rhema, como un signo de hecho, puede ser Proposición o Dicisigno o un signo de razón como Argumento.

No sobra mencionar que, de la conexión entre estas tres tricotomías, surgen otros diez grupos de signos y estos a su vez presentan variedad de subdivisiones. Sin embargo, en lo

que aquí se puntualiza es en los elementos y las formas del signo que lo ostentan y sitúan en sus relaciones triádicas, así pues, explica la concepción tricotómica del signo y la celosía que lo compone en el campo de la interpretación.

Estas distinciones resultan importantes en tanto que, la presente investigación centra su estudio en el Índice que corresponde como ya se ha descrito a la segunda tricotomía sin que se le supriman las relaciones con las demás. Se toma este elemento, porque mediante él y sus vínculos, es posible determinar el estado del servicio del transporte público en la realidad empírica de la ciudad.

### **Fenomenología de los Imaginarios Urbanos**

La ciudad, es claramente el lugar de residencia de la mayoría de los seres humanos que, aunque tengan cada cual sus sitios específicos de asentamiento estos siguen estando inmersos en el seno de la urbe, así que esta es como una extensión del hogar, porque acoge y cobija como matriz a todos los que forman parte de ella, ya sea guarecidos en casas, apartamentos o sus proximidades; incluso ampara a los llamados habitantes de calle, para quienes la ciudad es su vivienda y sustento principal.

Desde tiempos inmemorables, cuando la urbe apenas empezaba a constituirse, esta ha sido objeto de admiración y esperanza de muchos, de ahí que su crecimiento vertiginoso se haya dado entre otros aspectos por un éxodo rural interminable; todo porque a la ciudad en su imponentia se le confiere un valor inimaginable para el desarrollo como sujetos activos de la sociedad y ésta se les presenta como la única opción para la formación

profesional, la adquisición de bienes materiales y para el hallazgo de mejores oportunidades.

Este ideal de la modernización establece que la construcción de ciudad se vea ligada a la necesidad de crecer vigorosamente, lo cual se encuentra directamente anclado al concepto de desarrollo, que trae consigo el éxito y la fortuna; por tanto, ser ajeno a esto se considera en el imaginario colectivo como un estancamiento, como un retroceso en el proceso que conduce al progreso.

De ahí, que las ciudades cada vez tiendan más hacia la expansión y la conquista de nuevos territorios que antes eran rurales y que, aunque alejados terminan formando parte de la urbe. Este crecimiento presuroso termina opacando el verde característico del campo, parece que la ciudad muta y de plano se vuelve gris, haciendo más perceptible la vulnerabilidad y haciendo aflorar las necesidades de sus habitantes; es como si las nacientes construcciones edilicias que la ornamentan se alzarán para imponer su grandeza, y con ellas se elevará la utopía de una bonanza industrial, que finalmente lo que consigue es el encubrimiento del aumento poblacional, la burocracia, las largas jornadas de trabajo y el hastío.

Todo esto, sin embargo, no constituye sino otra forma más de ver la ciudad y entenderla, además, constatar que existen entre otras, una gran variedad de consideraciones que hacen interesante y necesario el estudio de ciudad como elemento fundamental de las construcciones sociales de los sujetos en las que convergen diferentes poderes de orden estructural que se imponen para la organización de la vida en comunidad; saber si lo que



en ello se plantea corresponde con la realidad como edificación colectiva, sería objeto de investigación que no dista de las teoría propuestas por Armando Silva<sup>2</sup>.

Así pues, queda claro que la ciudad puede pensarse desde diferentes panoramas como el anterior y, por tanto, su análisis tiene oportunidad desde un sinnúmero de posibilidades, sin embargo, Armando Silva centra su interés en discurrirla e imaginarla desde las figuraciones que establecen sus mismos ciudadanos para construirla (Silva, 2006). Estas reflexiones forman parte de su teoría de Imaginarios Urbanos, en estos mismos planteamientos, el autor propone la realidad como construcción social lo cual la hace susceptible de modificaciones; en este orden de ideas, los imaginarios se constituyen como construcciones de la realidad que se convierten y encarnan en acciones, hechos y prácticas ciudadanas; de manera que los pensamientos e ideas que tienen o se hacen los habitantes acerca del lugar en que residen son susceptibles de convertirse en acciones, pues son construcciones de su propia realidad.

Para esclarecer el concepto de Imaginarios Urbanos, Silva (2008) en entrevista con María Elvira Ardila<sup>3</sup>, manifiesta que:

Se entiende por imaginarios urbanos a las visiones del mundo que tienen los ciudadanos de un conglomerado urbano, visiones que son filtradas por los distintos focos de percepción desde donde se ve el mundo como géneros, edades, clases sociales, oficios o hasta por los

---

<sup>2</sup> PhD en filosofía y literatura comparada de la Universidad de California; director del Doctorado en Estudios Sociales de la Universidad Externado de Colombia. Sus teorías y estudios de los imaginarios tienen traducción a varias lenguas, 25 ciudades del mundo siguen su modelo de ciudades imaginadas.

<sup>3</sup> Curadora del Museo de Arte Moderno de Bogotá. Entrevista en Desatar Pasiones ciudadanas, 2008.

desplazamientos que debe hacer un ciudadano en una urbe para ir a trabajar o estudiar.

Es así, como esta teoría de los Imaginarios Urbanos estudia las proyecciones sociales, las percepciones de los ciudadanos en el que por ende se puede asumir que existe un “proceso de selección y reconocimiento que va construyendo ese objeto simbólico llamado ciudad; y que en todo símbolo o simbolismo subsiste un componente imaginario” (Silva, 2006, p. 97). La percepción ciudadana es importante, quizá indispensable, porque son los ciudadanos los que le dan vida a la urbe, que sin ellos no significaría nada, pues es el sujeto quien la construye y la simboliza. De la necesidad de suplir todas sus carencias es que se da su crecimiento en todas sus formas y posibilidades, de manera que la ciudad se debe a sus habitantes.

Estudiar la ciudad desde el pensamiento de sus habitantes requiere que les sea permitido involucrar en ello su realidad más próxima y personal para calificarla, una realidad que está permeada por sus idealizaciones, expectativas, imaginaciones y utopías; de ahí que para el estudio de Imaginarios Urbanos converjan las fundamentaciones de varias disciplinas y permita su evolución como teoría residual de las Ciencias Sociales, todo esto, porque como Silva (2006) lo refiere:

Se ocupa de lo que está por fuera del marco de la racionalidad positiva, para enmarcar los sentimientos, los deseos ciudadanos, las fantasías de lo inesperado que se manifiestan como promesa de manera colectiva. Ha de ser por ello que quienes trabajan desde esta perspectiva valoren

en especial los hechos sociales donde la marca imaginaria actúa como si fuese la misma realidad. Y lo es cuando entendemos los imaginarios como construcción de la realidad afectada. (p. 4)

Todo esto, se constituye como puntos de vista de los ciudadanos usados para representar la ciudad imaginada, que traspasa el plano meramente físico y geográfico, pues no se detiene en estos aspectos materiales que sin lugar a duda forman parte importante, pero sin que se limite a ello, aquí, la corporalidad de la ciudad se cristaliza en elementos intrínsecos que significan y afectan el discernimiento acerca del lugar que los habita. La ciudad imaginada está representada en un modelo que trasciende el espacio físico, tiene en cuenta las subjetividades contemporáneas que están inmersas en las representaciones ciudadanas (Silva, 2013).

Ahora bien, el estudio de las percepciones de los ciudadanos se realiza a través de la relación existente entre la tríada ciudad, ciudadanos y otredades, estas formas de descubrir e imaginar la ciudad permiten el encuentro de otras realidades. Las fantasías que crean los habitantes respecto del lugar que cohabitan, forman parte de su imaginario, lo cual moldea su visión acerca de la misma; esto es, porque como lo afirma Silva (2006):

Lo imaginario, afecta, filtra y modela nuestra percepción de la vida y tiene gran impacto en la elaboración de los relatos de la cotidianidad. La ciudad viene a ser un espacio privilegiado de la cotidianidad, pronunciada por los ciudadanos diariamente, y tales pronunciamientos, la

fabulación, el secreto o la mentira, constituyen, entre otras, tres estrategias en la narración de ser urbano, los relatos urbanos focalizan la ciudad, generando distintos puntos de vista. (p.106)

De manera que, las percepciones que los ciudadanos tienen acerca de su ciudad permiten caracterizarla a partir de la referencia a sus cualidades, características que la materializan y la convierten en hecho y acción. Para el análisis de los imaginarios urbanos, Silva (2004) estructura su ruta metodológica a partir de tres áreas de proyección ciudadana y que como ya se ha mencionado corresponden a un ejercicio triádico, estas son: la ciudad, los ciudadanos y los otros; estas áreas serán desarrolladas a continuación en correspondencia con los fundamentos que hace el autor en mención sobre ellas.

En relación con los imaginarios de ciudad instaurados por sus propios ciudadanos, se propone caracterizarla como hecho físico e histórico, teniendo en cuenta la percepción de los ciudadanos a partir de tres elementos, a saber: las cualidades de la ciudad, las calificaciones sobre ella y los escenarios en los que sus habitantes desarrollan su vida cotidiana. Visto así, “La ciudad es entendida como una cualidad donde los habitantes tejen la potencialidad de ser ciudadanos” (Silva, 2006, p.64). Las cualidades tienen que ver con *signos sensibles* que representan o identifican la ciudad y, en este sentido están estrechamente vinculados a los íconos de Peirce y por tanto a la Primeridad.

Por su parte, las calificaciones urbanas, hacen referencia a las marcas ciudadanas, es decir, cómo los ciudadanos califican su ciudad en conexión con diferentes aspectos de ésta y sus instituciones; estas calificaciones tienen correspondencia con los índices de Peirce.

Los escenarios, por su lado, tienen que ver con los lugares en que se desenvuelven los habitantes, aquellos sitios que los representan, y como escenarios de representación, en términos de Peirce tienen igualdad de correspondencia con los símbolos.

La segunda área describe las formas de representación de los ciudadanos en dirección a ellos mismos y no hacia la ciudad; así, “los ciudadanos son entendidos como sujetos que empiezan a germinar dentro de la ciudad: la ciudad se hace “real” porque hay ciudadanos que la habitan, la realizan, la actualizan” Silva, 2006, p. 65). En este plano, se establece la acción ciudadana en relación con sus temporalidades, marcas y rutinas ciudadanas. Las temporalidades, describen las características que determinan la actividad cotidiana de los ciudadanos; a las marcas ciudadanas corresponden los elementos, grupos, objetos o lugares que marcan la urbanización de sus habitantes, del mismo modo que los ciudadanos marcan a la ciudad, ésta lo hace con él, lo imprimen, lo circunscriben como tal. Finalmente, las rutinas, que se realizan en los escenarios urbanos se refieren a las acciones que realizan los ciudadanos y se repiten constantemente.

Por último, pero no menos importante, la tercera área de proyección ciudadana, son las otredades urbanas, que conciernen a las correspondencias con otras ciudades, en las que se tienen en cuenta similitudes y diferencias en relación con “lo otro”, esto es como elemento de comparación en el proceso de investigación. “la otredad es un tercero de enlace, un puente que conecta lo primero con lo segundo y corresponde a la misma percepción social que buscamos descifrar en cada estudio” (Silva, 2006, p. 65).

Estos elementos antes referidos desde las concepciones dadas por Silva (2004), se correlacionan para darle ruta al tratamiento de la investigación y son los que en

combinación construyen la ciudad, pues ésta, entendida “desde este punto de vista lógico, es tres” (Silva, 2006, p.65). De igual manera, se tienen en cuenta percepciones colectivas pues de este modo de ver fusionado, emergen los *imaginarios sociales*, los cuales no tienen lugar si solo se da rastreo a puntos de vista individuales. Los imaginarios sociales, por su esencia colectiva se constituyen como ideas mentales, forman parte del pensamiento de los habitantes, aunque no se precisen en la realidad material, de ahí que, aunque los elementos que le dieron lugar sean transformados estos permanecen en el pensamiento y demoran en ser reconocidos como nueva realidad. Al respecto Silva (2004) explica que:

La percepción se hace según los imaginarios que tenemos de la realidad y que la nueva realidad tarda en aceptarse como nueva imagen y nueva realidad. De esta manera, el imaginario social no solo es una percepción colectiva, sino una categoría de la cognición. Un modo de operar de la mente para construir la realidad social. (p. 55)

Ahora bien, si el estudio de imaginarios sociales no se construye solamente en el análisis de percepciones individuales, éstas sí juegan su papel indispensable en el proceso, pues los imaginarios tienen su origen de manera propia y personal hasta que se constituyen en las formas y hechos sociales. Esto es porque “la marca individual se puede esparcir de modo colectivo para que se dé la inscripción social relevante, para que se produzca el imaginario social” (Silva, 2013, p. 42).

En este orden de ideas, estos planteamientos fundamentan teóricamente el tema de esta investigación, que se propone desde el modelo triádico de encarnación reconocer los

índices presentes en las producciones sociales de los imaginarios acerca de la percepción que se tiene sobre la calidad del transporte público en Pereira, asimismo, para este proceso se tienen en cuenta todos estos estudios realizados en el marco de los croquis imaginarios concebidos por Silva (2004) y aportan todos los elementos necesarios para desvelar el objeto formulado.

### **Modelo triádico de encarnación de Armando Silva**

Habitar la ciudad, no se limita en concreto y estrictamente a residir en un lugar específico, se trata de vivirla, sentirla y significarla en todas sus formas y posibilidades; hacer parte de la urbe, en este sentido se constituye como una manera de entender este sitio de establecimiento como un medio considerable de transcendencia y representación, en la medida en que ésta se construye con base en sus habitantes, quienes a en su cimentación la personifican, encarnan y simbolizan.

La urbe como constructo social que tiene como sustento las percepciones de sus ciudadanos se sitúa en una correspondencia entre el avance tecnológico, científico y en relación con todas las áreas del conocimiento análogo al crecimiento urbano que permean la cotidianidad del ser cultural, rompiendo así, las barreras entre los elementos que la fraccionan. Esta caza de un *urbanismo ciudadano* se presenta con rigor en esta época actual en la que los progresos están siempre en constante cambio y sed de ampliación e innovación.

Estos aspectos por la celeridad e inmediatez en que se dan lugar ejercen total influencia en las formas en que simbolizan la ciudad sus habitantes y de los cuales resulta improbable

escaparse, así que entenderlos y encajarlos en las formas de vida habitual y contemporánea se convierte en otra forma de urbanización distante de la que se refiere estrictamente a componentes delimitantes y geográficos, todo lo cual se logra con la construcción de nuevos imaginarios que den lugar a pensar en una *ciudad imaginada por sus ciudadanos*.

En la ciudad imaginada, se manifiestan los imaginarios respecto a la construcción de urbanismo ciudadano, es por tanto pensada y construida a partir de las percepciones que los ciudadanos tienen de ella, porque tiene en cuenta sus modos de ser, sus maneras de otearla y encarnarla. Es así como se erige la idea del *urbanismo ciudadano* que, en palabras de Silva, “se trata de la construcción de visiones de mundo desde todas las fuentes que nos afecten para ejercer la vida en los escenarios posibles de nuestra época” (Silva, 2013, p.164) entendiendo que las experiencias que circundan al ser humano permean sus formas de vida, que las transformaciones sociales, políticas, científicas y tecnológicas influyen en la manera de significar y asir el mundo que habitan y, por tanto, en la forma de representar su asiento más próximo que es la urbe.

Ahora bien, para examinar los modos de producción social de imaginarios urbanos que son base del modelo de “ciudad imaginada”, Silva (2013) plantea un modelo que tiene en cuenta tres diferentes situaciones en donde se promete dar cabida a las potenciales expresiones en la construcción de urbanismo ciudadano. Estas tres situaciones, las exhibe el autor en mención como fórmulas sustentadas en los estudios precisos que ha realizado, como referente indispensable para establecer la “*percepción de la realidad*” (Silva, 2013, p. 212). Para mejor explicación, a continuación, se explican cada una de estas fórmulas descritas fielmente como lo hace el autor:



### **$R^I = I^R$ Realidad 1: Imaginada – Real**

Para significar que el primer tipo de realidad se construye cuando lo imaginado es dominante y Real lo potencia, por tanto, I se eleva a la R potencia.

Esta primera fórmula, tiene lugar cuando “un hecho, un objeto o un relato no existen en la realidad empírica comprobable, pero una colectividad los imagina y los vive como realmente existentes, lo que ocasiona una gestualidad ciudadana”, en este sentido, se trata de las percepciones más evocadas que persisten en la fantasía de los ciudadanos, pero que no tienen presencia material y, por tanto, tienen correspondencia con los fantasmas urbanos que en palabras de Silva (2006) se refieren a:

aquella presencia indescifrable de una marca simbólica en la ciudad, vivida como experiencia colectiva, de todos o de una parte significativa de sus habitantes, por la cual nace o se vive una referencia de mayor carácter imaginario que de comprobación empírica. O sea que en la vida ciudadana existen hechos, ideas o proyectos que dan mayor margen para la producción imaginaria que otros, Los fantasmas, igualmente estarían muy ligados, en mi terminología propuesta a los ejes semánticos (o isotopías) como proyección fantasmiosa, aun cuando pueden darse por fuera de los (ejes) enumerados y así dar lugar al nacimiento de una nueva isotopía urbana. (p. 324)

Estos imaginarios fantasiosos se forman en colectividad y por tanto su marca inscrita en la ciudad, los dota de significación haciendo más tardía su transformación en un nuevo imaginario impreso en el pensamiento de los ciudadanos y por tanto en una nueva realidad.

Al respecto, Silva (2013) afirma:

Esto quiere decir que la percepción en esta forma 1 en el modelo que se propone se hace según los imaginarios que tenemos sin base empírica de la realidad, y que una nueva realidad a la vista (el paso del mal olor a la imagen de una escultura) tarda en aceptarse para percibirse como nueva imagen y nueva realidad. De esta manera el imaginario social no sólo corresponde a una percepción colectiva sino a una categoría de cognición de alta subjetividad social. (p. 213)

Como se puede evidenciar, el proceso de reconstrucción de imaginarios sociales requiere de un tratamiento del pensamiento y desarrollo cognitivo, no es algo simple, pues en la medida en que se hace global el empleo de un símbolo consigue trascendencia, significación, por tanto, se transforma en corporeidad simbólica convirtiéndose en una realidad en la que recaen percepciones sociales que lo hacen susceptible de aprehensión y representación afectando la conducta de los ciudadanos. Para concluir esta primera situación expuesta, Silva (2013) asegura:

Esta primera situación de producción de imaginarios urbanos de modelo triádico que propongo se ubica por fuera

de los bordes del empirismo. Y reclama más bien una extrema subjetividad social, que no admite comprobación según los filtros tradicionales de las ciencias sociales, a no ser el hecho de que un grupo ve el mundo por sus emociones, creencias o anhelos, y desde allí vive un episodio o, incluso, puede llegar a proclamar un modo de ser, como cuando una colectividad niega que un hecho real haya existido. (p. 218)

En este sentido, la encarnación de imaginarios sociales se concreta en las acciones ciudadanas que por medio de ellas busca el reconocimiento de hechos o ideales que, aunque no persistan en materia si prevalecen como arquetipo fantasioso de sus modos de ser y de pensar y que son usados colectivamente para descubrir y evocar el contexto que les rodea.

## **$\mathcal{R}^2 = \mathcal{R}^1$ Realidad 2: Real – imaginada**

Para significar que el segundo tipo de realidad se construye cuando lo Real es dominante y lo Imaginado lo potencia. Esta fórmula “se trata de un objeto, un hecho o un relato o texto que existe empíricamente y referencialmente pero no se le usa ni evoca socialmente por una urbe, toda la colectividad o algún grupo de ella” (Silva, 2013, p.218). En este caso, parece que la realidad existente pierde reconocimiento ciudadano en la medida en que no es usado ni evocado.

Visto así, su protagonismo se reduce al abandono y aunque puede comprobarse su existencia en la realidad física y material, no converge en el imaginario, perdiendo poder

evocativo y adquiriendo un grado permanente de invisibilidad. Al respecto Silva (2013) afirma:

Esta situación 2 del modelo triádico ubica un hecho factual que no amerita recreación para una colectividad, y que genera un abandono por parte de algún grupo significativo de ciudadanos, según distintos puntos de vista ciudadanos. Se produce una especie de negación sobre un objeto de una parte de la ciudad o de un hecho social, y lo negado sigue existiendo tan solo en la realidad. (p. 221)

De este modo, la realidad se hace imperceptible y permea la conducta de los ciudadanos en tanto que, cuando se enuncia el objeto, hecho o relato no hay mención al respecto o en su defecto ha sido reemplazado por otro que le sustrajo protagonismo, deja de ser concurrido y la encarnación de este imaginario fluctúa en la concreción ciudadana.

### **$R3 = (I \approx R \approx I')$ Realidad 3: Imaginada - real – imaginada**

Para significar que el tercer tipo de construcción de realidad opera cuando I, lo imaginado, es equivalente a R, lo Real, y que, en la dinámica de los imaginarios, se reconstituye como I' habiendo sido enriquecido en su sentido por R. I' para señalar que es similar, pero no la misma I inicial pues ha incorporado o ha sido afectada por una nueva interpretación de lo Real que ocasiona la re-significación de I.

Entendida de este modo, esta fórmula exhibe una relación entre lo real y lo imaginado, con lo que se manifiesta a su vez, una estructura simbólica y la construcción de un tejido

de imaginarios urbanos que se asientan en representaciones realizadas por sus ciudadanos. Existe, en este sentido, una visualización por parte de los ciudadanos, porque se trata de algo que se vive constantemente, es ostensible, está a la vista de todos, pues, sucede cotidianamente en la vida y movilización en la ciudad, lo que lo convierte en una concreción real. En otras palabras, esto se da porque “los ciudadanos logran un buen equilibrio de lo real con lo imaginado: es real porque así mismo se lo imagina una colectividad” (Silva, 2013, p. 227).

Este imaginario que corresponde con la realidad existe porque están en la percepción ciudadana y en la colectividad, y la realidad empírica lo comprueba, no es *fantasma urbano* porque no se manifiesta solo en la mente, así mismo, dista de la situación 2 porque su evocación es constante y su presencia concuerda con los datos reales; de esta manera, estos imaginarios son sujetos de mediación o actuación sobre ellos para transfigurarlos, logrando entre otras cosas mejorar la percepción que se tiene sobre ellos.

En conclusión, afirma Silva (2013), estas tres situaciones constituyen el urbanismo ciudadano pues:

al ser los imaginarios visiones del mundo hechos de modo grupal, como se dijo en sus postulados lógicos descritos, los modos de percepción, de pensar y sentir ciudadanos llevan a las acciones colectivas que conforman el espacio público de convivencia, no solo como hecho físico sino en cuanto a formación de pensamiento social. (p. 228)

Esto sin duda ratifica la concepción de imaginarios urbanos, que analizan la construcción de ciudad a partir de las percepciones de sus ciudadanos y cómo todo lo que se inscriba en su mente tiene una base lógica que lo sustenta y de ahí que logre concretarse en la realidad y fortalecerse a través del pensamiento colectivo.

### **Archivos ciudadanos**

Las producciones sociales registran de algún modo los imaginarios de una colectividad, en él se encarnan, por tanto, percepciones, memorias y formas de visualizar la ciudad en que se sitúan los ciudadanos, rememorando acciones que históricamente hicieron parte de la realidad y que en su evocación pueden ser sujeto de análisis y recurso de confrontación de las transformaciones que se viven cotidianamente. En este sentido, los archivos, representan “un poderoso imaginario urbano: la ciudad imaginada que sentimos y expresamos, y por esta vía creemos guardar y proyectar para el futuro” (Silva, 2013, p. 105).

Visto así, los archivos le permiten al hombre recordar, idear y trascender, se sitúa entonces, como base para la transformación y se opone al estancamiento, en tanto que vivirlos cada vez posibilita la proyección para la posteridad, logrando “mantener productivas las sociedades del conocimiento” (Silva, 2013, p. 108). Ocurre en un momento exacto de la experiencia y logra captar percepciones precisas de una situación presente; surge entonces como una alegoría de la memoria y como un elogio a ella, hostiliza con las marcas del olvido y posibilita la perpetuación.

Silva (2013), realiza una clasificación para los archivos, así: archivos privados, vecinales y públicos los cuales serán expuestos a continuación ajustados exactamente a las referencias teóricas que al respecto hace el autor en mención.

**Los archivos privados** corresponden a aquellas expresiones ciudadanas que no forman parte ni del Estado ni de lo público, sin embargo, mediante el uso de algunos medios bien sea audiovisuales o sociales consiguen una mayor circulación dejando ver en público lo que nace con una intencionalidad privada. Corresponden a los archivos privados en las referencias de los imaginarios urbanos los álbumes de familia y los *clips* inspirados en las prácticas privadas de las ciudades (Silva, 2013, p. 127).

**Los archivos vecinales**, antes denominados por Silva (2013) comunitarios, pertenecen a todos los materiales que reflejan manifestaciones ciudadanas para un grupo de asociados. Se relaciona con expresiones muy grupales, o con secretos compartidos entre dos o más vecinos que, no obstante, buscan su circulación pública, en especial dentro de pequeños micro territorios urbanos. Corresponden a los archivos vecinales en las referencias de los imaginarios urbanos los grafitis, los estudios sobre vitrinas y vallas de ciudad donde se analizaron los puntos de vista urbanos de circulación comunal (Silva, 2013, p. 128).

Finalmente, son denominados por Silva (2013) **archivos públicos**, todos aquellos producidos por la comunidad, por el pueblo, de ahí su estimación popular, pero, particularmente como una producción social a la que todos tienen acceso, asumiendo que es hecho por todos o en su defecto por una mayoría significativa basados en un punto de vista ciudadano relevante. Corresponden a los archivos públicos en estas referencias, los

trabajos sobre imaginarios urbanos que condujeron a las colecciones de ciudades imaginadas que se han adelantado en algunas ciudades de América Latina, Europa y los Estados Unidos (p.128).

Estos tres tipos de archivos, aunque se distinguen por su origen, son de circulación pública y se singularizan por su principio de asentamiento mental y por su alusión a un sujeto determinado: “lo privado, al grupo íntimo; lo comunitario, a la comunidad territorial, y lo público, a una colectividad mayor” (Silva, 2013, p.128). Asimismo, de los archivos aquí expuestos análogamente con los imaginarios urbanos, Silva (2013) destaca:

que son todos formadores de ciudadanía y se refieren a prácticas sociales, mediante las cuales, desde un punto de vista estético y político, la colectividad crea su propia imagen con la cual se representa frente a la urbe. Pero si agregamos lo inherente a su condición imaginaria, que por su naturaleza psicológica va hacia adelante, entonces nos encontramos con que, paradójicamente, se trata de archivos que guardan y proyectan visiones ciudadanas del futuro. (p. 128)

En este sentido, se valida entonces, la existencia de todo tipo de archivos como imaginarios urbanos manifiestos en la realidad y confirmados como extensión de ella un tanto como impulso y otro como mediación entre la memoria y las representaciones en que se concretan las acciones de los ciudadanos inmersos en la ciudad que habitan y en la que



se sitúan. Es importante aclarar que los archivos públicos son los que sirven de sustento a esta investigación y sobre los que se enfatiza para lograr el propósito inicial.

### **Transporte público y sistema de transporte masivo**

La percepción que tienen los ciudadanos acerca del servicio de transporte público en su ciudad forma parte de las calificaciones, las cuales tienen que ver con la forma en que la ciudad es calificada o marcada por sus ciudadanos, esto es, aludiendo a Peirce “índices”, en los cuales se ponen de manifiesto las consideraciones y exigencias que en este caso tienen los habitantes sobre este aspecto y las instituciones que la rigen, y es precisamente el objeto de estudio de la presente investigación.

El transporte público en las leyes colombianas se refrenda en la ley 105 de 1993, en la cual se dan todas las disposiciones normativas respecto de la prestación de este servicio. Según la misma ley en el artículo 3, se concibe al transporte público como:

Una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica.

En su calidad de público, el transporte en Colombia se encuentra regulado por el Estado, al cual le corresponde ejercer control y vigilancia necesarios para que su prestación se dé de manera adecuada en términos de calidad, oportunidad y seguridad; asimismo, se propone como un servicio que ha de prestarse razonablemente a todos los ciudadanos. Para

el caso de Pereira, la conformación del parque automotor vinculado al sistema integrado de transporte funciona de la manera en que se ilustra en la figura 5.

*Figura 5.* Parque Automotor de transporte público de Pereira.

PARQUE AUTOMOTOR AMCO A SEPTIEMBRE DE 2015			
Modalidad	Empresa	Tipo de Vehículos	No. de Vehículos
Masivo	Integra S.A.	Articulados	36
		Alimentadores	36
	Promasivo S.A.	Articulados	17
		Alimentadores	61
Colectivo	Urbanos Superbuses Ltda	Bus - Busetas	60
	Transportes Urbanos Cañarte Ltda	Bus - Busetas	47
	Cooperativa de Buses Urbanos de Pereira	Bus - Busetas	109
	Cooperativa San Fernando	Bus - Busetas	131
	Transportes Servilujo S.A.	Bus - Busetas	94
	Líneas Pereiranas S.A.	Bus - Busetas	116
	Transperla del Otún S.A.	Bus - Busetas	113
Individual	Covichoralda	Taxis	758
	Cooperativa de Taxis Consota	Taxis	459
	Cooperativa de Taxis Luxor	Taxis	414
	Primer Tax S.A.	Taxis	1024
	Cooperativa Integral de Choferes	Taxis	37
	Persona Natural	Taxis	4
Mixto	Cooperativa de Transportes Dosquebradas	Camperos	62
	Cooperativa Transporte Veredal Camperos Pereira	Camperos	49
	Cooperativa Integral de Choferes	Camperos	68
	Transportes Arabia Ltda	Bus abierto y cerrado	20
	Transportes Florida S.A.	Bus abierto y cerrado	24

*Fuente:* AMCO (2015)

Como se puede observar, Pereira cuenta con servicio masivo de transporte denominado Megabús, que se presenta en la ciudad como un imaginario, toda vez que es evocado y persiste por su constancia en la mente de sus ciudadanos, razón por la cual en él se centra el análisis de la investigación, pues se circunscribe como tal en la medida en que como lo refiere Bedoya (2011) en Pereira Imaginada:

El megabús se menciona en los acontecimientos del último año, treinta años, y en la historia de la ciudad. Dicho transporte va trazando la ruta de movilidad moderna, con su influencia en la transformación de vida de los ciudadanos. Modificaciones en la forma de pago (de moneda a tarjeta digital), de la variedad de colores de buses, a uno solo, supresión y cambios de rutas, aumentando con esto el tiempo de desplazamiento, al sumarle la espera de la ruta alimentadora y la llegada del megabús en las estaciones con su concebida congestión. (p. 48)

El Megabús como medio de transporte masivo, surge como respuesta tecnológica a un problema de movilidad y transporte, del que se presume se debió al crecimiento de la población y a la expansión geográfica de la ciudad; asimismo, el aumento del parque automotor arrojó como consecuencia la congestión de la malla vial; estos son sin lugar a duda, algunas de las causas que empezaron a hacer insuficiente la infraestructura vial y llevar a pensar en un sistema de transporte que aliviara las necesidades nacientes. Contar con un servicio de transporte masivo no solo se piensa como objeto de mejoramiento, también pone a la ciudad a la vanguardia y altura de otras ciudades, en relación con su concepción Galindo y Diaz (2010) afirman:

El transporte masivo es entonces un servicio de transporte de pasajeros, usualmente de ámbito urbano y metropolitano, diseñado para movilizar grandes números de personas al

mismo tiempo. Es un servicio público pues está regulado por el Estado y queda disponible para cualquier persona que pague una tarifa prescrita. Estos sistemas generalmente operan sobre carriles fijos específicos, o con uso separado y exclusivo de pistas comunes potenciales, según horarios establecidos, a lo largo de rutas designadas o líneas con paradas específicas. (p. 21)

De modo que, con la ejecución del sistema de transporte masivo en Pereira, se sumó a la cotidianidad de sus habitantes una serie de expresiones y aprehensión de nuevas representaciones, pues empezaron a familiarizarse con términos como “articulados”, “alimentadores”; asimismo, comienza la asociación de colores según el medio para transportarse elegido o al que tuvieran acceso.

Estas características del sistema de transporte masivo hacen que se le califique como un sistema operativo que proyecta progreso, pues involucra en su funcionamiento elementos nuevos y componentes tecnológicos para su uso y articulación. El caso del Megabús como medio novedoso tuvo que hacer en Pereira que se transformaran los imaginarios urbanos instaurados hasta el momento de su puesta en marcha, hasta ser reconocido como una realidad existente.

*Fotografía 2. Megabus por la Avenida Sur.*



Fuente: Lady Arelis Acevedo Ruiz (2017)

Sin embargo, lo que se imaginó que traería progresos en el servicio público en Pereira trajo consigo otra serie de situaciones que podrían considerarse negativas y que no se pretendían en su articulación, entre ellas, Galindo y Diaz (2010), refieren las siguientes:

- **Cierre de establecimientos comerciales**

Este fenómeno tuvo lugar debido al cierre de vías principales en el proceso de construcción para el acondicionamiento de la infraestructura, lo cual tuvo un impacto negativo en los establecimientos mercantiles, pese a los planes de contingencia, pues los ciudadanos para evitar las incomodidades y el riesgo se vieron obligados a transitar por calles aledañas, con lo que se redujo el ingreso de clientes a locales comerciales

disminuyéndose las ventas y generando la liquidación posterior de establecimientos. (p. 122)

- **Aumento de la congestión vehicular**

En primera instancia esta situación se atribuyó a la clausura de algunas vías mientras se daba la fase de construcción del Megabús, luego, al menoscabo efectivo de sección de los carriles de circulación del tráfico mixto sobre los corredores de transporte como la avenida 30 de Agosto y la avenida Ferrocarril, que durante mucho tiempo habían sido consideradas como los corredores viales más importantes de la ciudad; a esto, se suman las limitaciones producidas por las intervenciones en vías céntricas como lo son las carreras 6<sup>a</sup>, 7<sup>a</sup>, 8<sup>a</sup> y 10<sup>a</sup>, que solían ser de alto flujo de vehículos particulares, quienes sintieron una pérdida en sus derechos adquiridos. También se reconoce que el parque automotor de vehículos particulares en la AMCO creció desmesuradamente, añadiendo problemas de congestión. (p. 123)

- **Desplante de palmeras y árboles**

Prescindir de algunos elementos de la vegetación resultó necesario para posibilitar la ejecución de algunas obras de infraestructura, como en el caso del desplante de árboles y palmeras en la carrera 8<sup>a</sup>, la avenida 30 de Agosto y el parque de Cuba, las cuales debían ser clausuradas para la implantación de las estaciones. Este impacto, no fue suficientemente previsto y generó rechazo por parte de grupos ecologistas que criticaron severamente el proyecto por causa de estas actuaciones. Como medida retórica y queriendo dar un impacto positivo se propuso la siembra de nuevos árboles. (p. 123)

- **Falta de cobertura**

Con el argumento de privilegiar a los estratos de menores ingresos y buscando garantizar la sostenibilidad económica al atender la demanda de mercado cautivo por el transporte colectivo, el Megabús se modeló con solo dos cuencas principales para asignarles rutas alimentadoras, excluyendo los sectores oriental y suroriental de Pereira, los cuales cobijan estratos medios y altos. A esto, se suma la exclusión de importantes equipamientos y centralidades metropolitanas como la Universidad tecnológica de Pereira y la Terminal de Transportes, nodos generadores de un número considerable de viajes; también se prescinden de la cobertura de las rutas alimentadoras, barrios considerados populares del sector oriental como Kennedy, Alfonso López, Villa Santana, El Danubio y Tokio. (p. 124)

- **Falta de frecuencia en las rutas alimentadoras**

Este hecho influyó directamente sobre el tiempo de viaje ocasionado por la espera del bus alimentador, haciendo que en algunos barrios con bajo flujo de usuarios se presentara alto grado de insatisfacción por falta de programación de rutas con mayor frecuencia, incidiendo negativamente en el tiempo y certeza de viaje. (p. 124)

- **Incomodidad en intercambiadores**

La fase de operación de Megabús en 2006, se llevó a cabo con un modelo de operación temprana, por lo cual se tuvo que adecuar intercambiadores provisionales en lugares que no cumplen unos requerimientos mínimos de área, ocasionando un impacto negativo en términos de comodidad y confort, resultando insuficiente en horas pico; sumado a ello, los usuarios tienen que mojarse ante la presencia de fuertes aguaceros. (p. 124)

- **Cobro de viajes no generados**

Se hacen evidentes las quejas de usuarios que aseguran que el sistema de cobro automático les ha originado viajes no generados; esto es materia de indagación, para determinar si se debe a fallas en el sistema o falta de claridad en el manejo y control personal de las tarjetas, pues el sistema permite la realización de viajes a crédito, el cual es descontado de la próxima recarga realizada por el usuario, lo que, aunque es una medida innovadora, se puede prestar para equívocos en el manejo mientras los usuarios se acostumbran totalmente. (p. 124)

Los anteriores resultados, producto de la proyección e implementación del sistema de transporte Megabús, planteados por Galindo y Diaz (2010) y según ellos considerados como de impacto negativo en la ciudad de Pereira, por tener una connotación indeseable, resultan muy importantes para esta investigación, en tanto que, delimitan índices de percepción ciudadana en cuanto a la implementación y uso del sistema de transporte público, además, dan luces en torno a las razones que tienen los ciudadanos para calificar de una u otra manera este servicio y que serán analizados posteriormente. También, manifiestan de cualquier modo, una visión colectiva de lo que fue el inicio del Megabús en Pereira y puede servir de señalización en la transformación del imaginario urbano en términos de calidad del servicio posterior a su ejecución.

Finalmente, Galindo y Diaz (2010) concluyen:

Gradualmente y mediante su uso, el sistema ha ido ganando reconocimiento y aceptación entre los usuarios, pero, sobre todo, ha llegado a significar la imagen de la ciudad de Pereira



y del AMCO. Esta apropiación tecnológica y cultural es notoria, al punto de que hoy es dable, al igual que en Medellín con su Metro y e Bogotá con su Trasmilenio, hablar de una cultura Megabús, sinónimo de buen comportamiento, orden, orgullo y progreso, en suma, sinónimo de ciudadanía, condición deseable para el habitante metropolitano. (p. 129)

Sin que se lo propongan los autores en mención, elegidos para dar luz a las concepciones y porque no, percepciones sobre el sistema de transporte masivo Megabús, apuntan a un ambiente constante de los imaginarios urbanos, en tanto aluden a la manera como se ha transformado el acontecer de los ciudadanos y la forma en que han transfigurado este sistema de transporte público en un imaginario, de modo que ahora los simboliza y representa, del mismo modo que ellos a él, lo han hecho parte de su actuación diaria por convenio social y se ha concretado como hecho ciudadano y de ciudad.

## Capítulo 3

### Estética del procedimiento

Para llevar a cabo este proceso de investigación, se conformó un equipo de trabajo de la maestría en Comunicación educativa liderado por la Doctora Olga Lucia Bedoya<sup>4</sup>, contando así con personas ligadas a diferentes líneas de formación profesional que desde su competencia académica y puntos de vista bien fundamentados favorecieron el despliegue de planteamientos y concepciones iniciales sobre los cuales impulsar el tema de abordaje, definir el objeto de estudio y dar lugar finalmente, al establecimiento y puesta en marcha de la propuesta investigativa a desarrollar.

*Fotografía 3. Equipo de trabajo.*



Fuente: Lady Arelis Acevedo Ruiz (2017)

---

<sup>4</sup> Doctora en Ciencias Políticas de la Universidad Santiago de Compostela, Magister en Lingüística de la Universidad De Antioquia –(UDEA); Licenciada en Educación de la Universidad Autónoma Latinoamericana; Antropóloga.

Así pues, se definieron las pautas y acuerdos para lograr un desarrollo estructurado del trabajo, en este sentido, se definieron las actividades a realizar, los momentos y escenarios que orientaran la búsqueda y recolección de instrumentos, información y datos relacionados con el objeto de estudio, en este caso particular, el hallazgo de índices presentes en las producciones sociales de la ciudad. Para esto, resultó necesario confluir en lugares estratégicos como La Biblioteca del Banco de la República y La Biblioteca Pública Municipal “Ramón Correa Mejía”.

Una vez realizadas las respectivas pesquisas, se dio lugar a la organización de cada uno de los elementos encontrados a partir de la elaboración de bases de datos que posibilitó su análisis intelectual y darle una estructura conceptual coherente con el protocolo de análisis<sup>5</sup> que define la ruta metodológica que guía el desarrollo de esta propuesta investigativa.

### **Instrumento de recolección de la información**

Con el propósito de darle estructura a la información, se creó un instrumento de tabulación, como lo ilustra la figura 6, que permitiera un análisis transversal de la misma, de esta manera fue posible la clasificación de los datos teniendo en cuenta las diferentes percepciones encontradas conducentes a la configuración de referencias cada vez más precisas.

---

5 Protocolo de análisis / síntesis de información cualitativa propuesto por la Doctora Olga Lucía Bedoya como estrategia que “permita distinguir y/o construir relaciones emergentes en un fenómeno a partir del proceso de análisis/síntesis de la información”.

*Figura 6.* Instrumento de la recolección de la información.

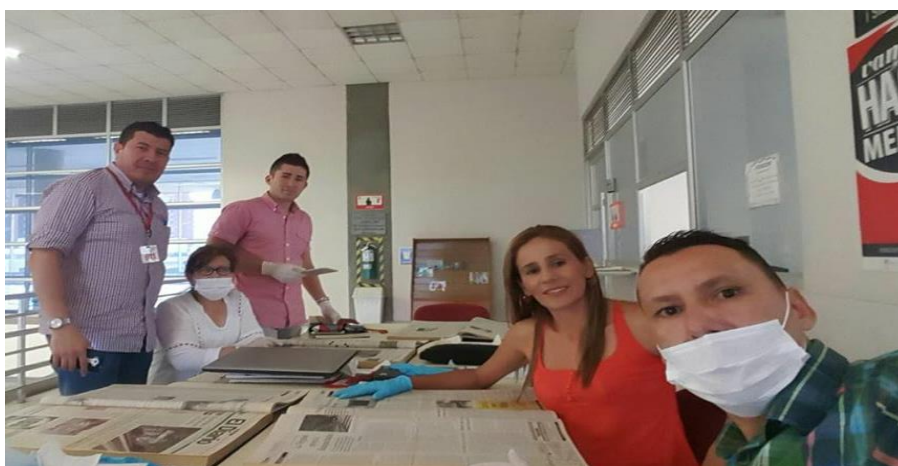
mes/temp	TITULAR	Frase que contiene la noticia. Elementos significativos.
Enero	Choque con Megabús.	Conductor desconocía el <b>carril del megabús</b> , se atravesó chocando contra un articulado.
Enero	Carril del megabús deteriorado	El evidente deterioro del <b>carril megabús</b> a la altura de Turín tiene preocupados a los usuarios, que reclama urgente intervención de la vía por parte de la entidad.
Enero	Sistema de Megabús será modelo en Sudáfrica.	Así fue anunciado por una comisión de expertos que visitaron a Pereira y que luego de recorrer y conocer detalladamente la forma en que se <b>implementa y opera el Megabús</b> , destacaron el proceso.

*Fuente:* Elaboración propia, basada en el Protocolo de análisis / síntesis de información cualitativa. Bedoya, 2015.

### Proceso de recolección de la información

Una vez asignadas las tareas y responsabilidades, el equipo conformado se puso en marcha hacia el hallazgo de información de diferente naturaleza que pudiera resultar pertinente para iniciar con el proceso de investigación. Lo ideal es conseguir el máximo conjunto de datos que apunten hacia el objeto de estudio, aunque estos no vayan a ser utilizados de manera inmediata, sí pueden ser útiles en la ruta de codificación y necesarios para la reconstrucción de la realidad.

*Fotografía 4.* Grupo de trabajo en la pesquisa de información.



*Fuente:* Lady Arelis Acevedo Ruiz (2017)

Ahora bien, para este caso en particular, se tuvieron en cuenta los archivos de diferentes producciones sociales como el periódico La Tarde y El Diario del Otún, disponibles en La Biblioteca del Banco de la República y La Biblioteca Pública Municipal “Ramón Correa Mejía” del municipio de Pereira. Siempre con la intención de recopilar un vasto equipaje de datos analizables, pues de dicha compilación depende el inicio de la transcripción y comprensión de la información inherentes al proceso de interpretación.

Teniendo en cuenta que la reproducción total de este tipo de archivos es restringida, se decidió hacer registro fotográfico, sin que esto se distancie de la calidad o validez del material recomendado para ser recopilado, pues como el mismo Silva lo refiere, “las fotografías también admiten una lectura desde una lógica trial que permite un desarrollo conceptual sobre lo representado para deducir marcas ciudadanas”.

A continuación, se muestran registros fotográficos de algunos de los archivos considerados durante el proceso de recolección de información en lo tocante a la percepción y calificación de la calidad del transporte público en la ciudad. En la fotografía 5, se hace presente una noticia impresa perteneciente al Diario del Otún, que data del 14 de enero de 2009; en este archivo impreso, se registra un accidente de tráfico en el cual está involucrado el Megabus.

En la fotografía 6, del mismo diario, con fecha del 18 de enero del 2009, se reconoce el deterioro del que sufre el carril del Megabus; en este caso se involucra la preocupación de los usuarios por el estado que estas vías presentan, exhibiendo de este modo su percepción en relación con la articulación del sistema.

Fotografía 5. Noticia impresa 1.



Fuente: Archivo físico del 14 de enero de 2009, Diario del Otún.

Fotografía 6. Noticia impresa 2.



Fuente: Archivo físico del 18 de enero de 2009, Diario del Otún.

Paralelamente al compendio de la información, se inicia el proceso de estructuración de la misma, con el objeto de codificarla y prepararla para su posterior análisis; en esta orientación, se piensa en la formación de unidades que engloben significados y que luego puedan ser clasificadas por categorías, esperando que de este tratamiento surjan temas y relaciones semánticas dadas entre conceptos que contribuyan a la lectura e interpretación de los datos arrojados y que haga evidente la presencia de imaginarios.

*Figura 7. Base de datos, organización de la información.*

mes/año	TITULAR	Frase que contiene la noticia. Elementos significativos.	Palabra clave aglutinante	Relaciones	Criterio de selección
Enero	Choque con Megabús.	Conductor desconocía el carril del megabús, se atravesó chocando contra un articulado.	carril	choque contra un articulado	Usar el carril del megabús por desconocimiento.
Enero	Carril del megabús deteriorado	El evidente deterioro del carril megabús a la altura de Turín tiene preocupados a los usuarios, que reclama urgente intervención de la vía por parte de la entidad.	carril	intervención de la vía	mala la vía del megabús
Enero	Sistema de Megabús será modelo en Sudáfrica.	Así fue anunciado por una comisión de expertos que visitaron a Pereira y que luego de recorrer y conocer detalladamente la forma en que se implementa y opera el Megabús, destacaron el proceso.	Implementación y operación del Megabús.	Pereira	modelo para otros sistemas de transporte

*Fuente:* Elaboración propia, basada en el Protocolo de análisis / síntesis de información cualitativa. Bedoya, 2015.

La figura 7, muestra cómo la información se tabuló en una base de datos distribuida en seis segmentos, así: mes, titular, frase que contiene la noticia / elemento significativo, palabra clave aglutinante, relaciones y criterios de relación.

La transcripción de la información se realizó de una forma estructural de manera tal que permitiera su posterior interpretación; en este orden de ideas, aparece la fecha en que se dio lugar la producción social, el titular corresponde como su nombre lo indica a los títulos de las noticias elegidas, esto es, el enunciado que expone el tema que se desarrollará de una manera concisa y clara. La frase que contiene la noticia / elementos significativos,



pertenece al fragmento de éstas que se considera de relevancia para el contenido a desarrollar; la palabra clave aglutinante tiene que ver con la idea que agrupa en términos generales todo el argumento de las noticias, las relaciones son, por su parte, aquellas expresiones que ponen en contexto las palabras aglutinantes, es importante mencionar que la lectura de estas últimas, en conjunto pueden hacer una reconstrucción total de la información que presenta el medio; el criterio de selección justifica la elección de la palabra aglutinante y sus relaciones. Lo anterior se ilustra en la figura 8.

*Figura 8.* Base de datos, criterio de selección de la palabra aglutinante.

mes/tema	TITULAR	Frase que contiene la noticia. Elementos significativos.	Palabra clave aglutinante	Relaciones	Criterio de selección
Enero	Choque con Megabús.	Conductor desconocía el <b>camil del megabús</b> , se atravesó chocando contra un articulado.	<b>camil</b>	choque contra un articulado	Usar el camil del megabús por desconocimiento.
Enero	Camil del megabús deteriorado	El evidente deterioro del <b>camil megabús</b> a la altura de Turín tiene preocupados a los usuarios, que reclama urgente intervención de la vía por parte de la entidad.	<b>camil</b>	intervención de la vía	mala la vía del megabús
Enero	Sistema de Megabús será modelo en Sudáfrica.	Así fue anunciado por una comisión de expertos que visitaron a Pereira y que luego de recorrer y conocer detalladamente la forma en que se <b>implementa y opera el Megabús</b> , destacaron el proceso.	<b>Implementación y operación del Megabús.</b>	Pereira	modelo para otros sistema

*Fuente:* Elaboración propia, basada en el Protocolo de análisis / síntesis de información cualitativa. Bedoya, 2015.

Como se puede observar en la tabla, cada elemento tiene un filtro en el que se anexa toda la información que se relaciona entre sí, lo cual permite las asociaciones que derivan después en cada categoría. Esta clasificación posibilita la separación organizada de las noticias, de manera que su análisis resulta más metódico. Este ejercicio requiere de un proceso sereno, minucioso y concienzudo en dónde se construye a partir de la corrección de errores que se van presentando, para lo cual es indispensable la pericia del investigador,



quien además siempre ha de tener presente el objeto de estudio, sus propósitos, enfoque metodológico y fundamentación teórica. En relación con esto, Hernández afirma que:

El investigador cualitativo requiere contar con una gran capacidad para interpretar toda la información recopilada en el campo de investigación, esto más que una técnica es un arte, que no consiste sólo en el análisis frío de los datos obtenidos, sino en una descripción sensible y detallada de éstos. (p. 448)

La interpretación de la información como lo refiere el autor compromete el talento del investigador pues de ello depende que las lecturas de los hallazgos apunten directamente al campo de estudio y al cumplimiento de sus propósitos, así como a la lectura de los datos en correlación con la voz de los expertos.

## **Enfoque metodológico**

### **Investigación cualitativa**

El enfoque cualitativo puede entenderse como el compuesto de prácticas interpretativas que visibilizan y transforman el mundo, transfigurándolo en una progresión de símbolos de una forma estructurada mediante insinuaciones, anotaciones, archivos y otra gran variedad de elementos para significarlo. Aunque persisten una diversidad de conceptos alrededor de este tipo de investigación, todas apuntan hacia la base de factores culturales que permiten comprender los hechos y eventualidades sociales (Hernández, Fernández y Baptista, 2010).

De esta concepción deviene la importancia del trabajo investigativo desde el enfoque cualitativo, pues, está centrado en el qué hacer de las personas como sujetos sociales, culturales y ahonda en su naturaleza de ser colectivo tomando en cuenta los significados que estos a partir de sus experiencias con el mundo le otorgan al mismo, lo cual resulta relevante porque se trata de situaciones que influyen en su conducta y percepciones que tienen al respecto. A razón de esto, Hernández (2010) afirma que:

Los modelos culturales se encuentran en el centro del estudio de lo cualitativo, pues son entidades flexibles y maleables que constituyen marcos de referencia para el actor social, y están contruidos por el inconsciente, lo transmitido por otros y por la experiencia personal. (p. 10)

De allí, que el proceso de investigación se acomode con facilidad a distintas situaciones o a las propuestas ideadas y transite entre los planteamientos y el desarrollo de los

fundamentos teóricos de manera circular; el propósito de este enfoque reside en “reconstruir la realidad”, pero vista desde los participantes directos del sistema social determinado, además, se considera holístico, dado que cuenta con la posibilidad de reflexionar acerca del “todo” sin restringirlo al análisis rígido de sus partes. Asimismo, se fundamenta en una perspectiva que va de la interpretación al entendimiento de la significación de los hechos sociales de los sujetos y sus organizaciones (Hernández, Fernández y Baptista, 2010). Un compendio de las características del enfoque cualitativo que presenta Hernández (2010) se puede observar en la figura 9.

*Figura 9. Algunas características del enfoque cualitativo.*

DEFINICIONES (DIMENSIONES)	ENFOQUE CUALITATIVO
<b>Marcos generales de referencia básicos</b>	Fenomenología, constructivismo, naturalismo, interpretativismo.
<b>Punto de partida</b>	Hay una realidad que descubrir, construir e interpretar. La realidad es la mente.
<b><u>Realidad a estudiar:</u></b>	Existen varias realidades subjetivas construidas en la investigación, las cuales varían en su forma y contenido entre individuos, grupos y culturas. Por ello, el investigador cualitativo parte de la premisa de que el mundo social es “relativo” y solo puede ser entendido desde el punto de vista de los actores estudiados. Dicho de otra forma, el mundo es construido por el investigador.
<b>Naturaleza de la realidad</b>	La realidad si cambia por las observaciones y la recolección de datos.
<b>Objetividad</b>	Admite subjetividad.
<b>Metas de la investigación</b>	Describir, comprender e interpretar los fenómenos, a través de las percepciones y significados producidos por las experiencias de los participantes.
<b>Lógica</b>	Se aplica la lógica inductiva. De lo particular a lo general (de los datos a las generalizaciones —no estadísticas— y la teoría).
<b>Relación entre ciencias físicas/naturales y sociales</b>	Las ciencias físicas/naturales y las sociales son diferentes. No se aplican los mismos principios.

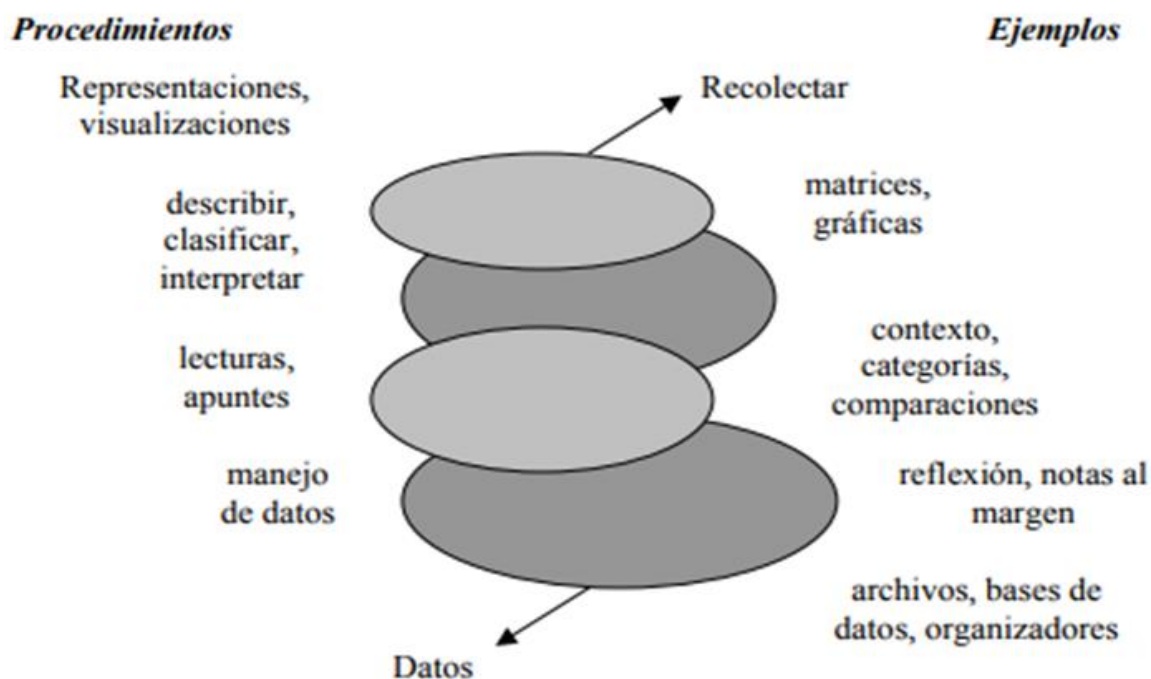
*Fuente:* Adaptación, tomada de Hernández Sampieri, Roberto; Fernández Carlos y Baptista Pilar, (2010).

En este mismo orden de ideas, en relación con la recolección y estudio de los datos, la investigación cualitativa permite una profundización en la lectura de estos, con lo cual se obtiene una riqueza interpretativa, todo porque, en su análisis los datos no estructurados que se reciben son objeto de estructuración, reestructuración e interpretación, en este

proceso consciente se admite entonces, la reflexión continua sobre los hallazgos, en cuyo proceso de análisis se extrae su significado, punto de partida para hallar las categorías que permiten la comparación constante y su clasificación en unidades significativas. Esta codificación de los datos aparece en un primer plano, después, es necesaria la comparación de categorías y la asociación de temas a fin, los cuales son relacionados para establecer hipótesis y teorías (Hernández, Fernández y Baptista, 2010).

Así, el análisis de los datos no se muestra restringido sino polivalente, pues permite su estudio desde diversas perspectivas y conducen a diversidad de significados e impresiones; de esta manera, en palabras de Hernández citando a Creswell se “simboliza el desarrollo del análisis cualitativo como una espiral, en la cual se cubren varias facetas o diversos ángulos del mismo fenómeno de estudio”, esto se muestra en la figura 10.

*Figura 10.* Espiral de análisis de los datos cualitativos.



*Fuente:* Hernández Sampieri (2010), citando a Creswell (1998).

Ahora bien, siendo coherentes con el macroproyecto Pereira Imaginada 2009-2014, la presente investigación tiene su enfoque metodológico en la investigación cualitativa. Si bien, el análisis de la realidad social y las percepciones ciudadanas en relación con temas contextuales pueden ser estudiados a partir de técnicas cuantitativas y sin desconocer las aportaciones de éstas en el avance del conocimiento, el enfoque elegido se fundamenta en que en éste se encuentran las características que permiten el desarrollo de los objetivos que se han planteado.

El análisis, reflexión y estudio de los índices presentes en producciones sociales de los imaginarios acerca de las percepciones que tienen los ciudadanos respecto de la calidad del transporte público en Pereira y partiendo del modelo tríadico de encarnación de Armando Silva, requiere de un enfoque metodológico y de la utilización de unos instrumentos que permitan ahondar en las representaciones, pensamiento y naturaleza contextual de los sujetos que nutren la investigación, esperando que los resultados permitan llegar al hallazgo de dicho indicativo y avanzar en la construcción de croquis e imaginarios urbanos consecuente con las promesas de este trabajo.

De modo, que la investigación cualitativa satisface las anteriores expectativas, toda vez que, como lo afirma Hernández (2010), esta tipología investigativa permite “profundizar los fenómenos, explorándolos desde la perspectiva de los participantes en un ambiente natural y en relación con el contexto” (p.364). De allí, que la inmersión de ésta en el estudio de la ciudad y la visión de sus ciudadanos se muestre como la más pertinente, pues posibilita a partir de la sumersión directa y el contacto con las proyecciones dadas, dar cuenta de los índices que se hacen evidentes en los habitantes de la ciudad con los que van

construyendo imaginarios urbanos tomando la información que reciben de su entorno físico, social y cultural.

En este sentido, el objeto de estudio de este trabajo que se fundamenta en visiones sociales e impresiones encarnadas en los sujetos de ciudad requiere de una metodología que profundice en los fenómenos que le son propios y cercanos y, que tenga en cuenta estas características significativas acerca de las acciones que le circundan en su realidad inmediata; al respecto Hernández (2010) asegura que:

El enfoque cualitativo se selecciona cuando se busca comprender la perspectiva de los participantes (individuos o grupos pequeños de personas a los que se investigará) acerca de los fenómenos que los rodean, profundizar en sus experiencias, perspectivas, opiniones y significados, es decir, la forma en que los participantes perciben subjetivamente su realidad. (p. 364)

Con lo anterior se reconoce que, es inevitable proceder desde el carácter cualitativo de indagación en las ciudades imaginadas desde las producciones colectivas para el planteamiento metodológico, porque lo que aquí se propone no tiene que ver precisa y exclusivamente con la medición cuantitativa de datos de los fenómenos sociales sino que, toma como ruta de acción la plurisignificación que los ciudadanos tienen de la ciudad que viven y reflexiona sobre el contexto real en que se desenvuelven las personas.

### **Protocolo de análisis / síntesis de información cualitativa**

Como ya se ha mencionado, el presente trabajo tiene su enfoque en la investigación cualitativa, en concordancia con esto, se toma como ruta metodológica el protocolo de análisis / síntesis de información cualitativa propuesto por la Doctora Olga Lucía Bedoya, en el cual, en primera instancia hace una distinción entre información y dato, advirtiendo que, entre estos, “se da un proceso constructivo” en el cual intercede y tiene gran relevancia la producción intelectual del investigador.

En este proceso de análisis / síntesis de información inmerso en el enfoque cualitativo advierte Bedoya (2015), intervienen procesos cognitivos cuyo fin último es la reconstrucción y / o construcción de relaciones que afloran en relación con el fenómeno estudiado, pudiendo con ello cumplir con el objeto central de este tipo de investigación que tiene que ver con “convertir la información en dato”.

Para comprender esta transformación de la información en dato, es necesario tener precisión entre la concepción dada a cada uno de ellos; en primer lugar, entender que, en la praxis investigativa, entre ambos se da una relación de continuidad, dicho vínculo se justifica en que la construcción del dato es factible a partir de un estricto proceso de recolección de información que es posible gracias al uso adecuado y pertinente de unos instrumentos diseñados con antelación (Bedoya, 2015).

Precisando en la concepción de estos elementos y en su indudable distinción Bedoya (2015) afirma que:

(...) la información es lo que el fenómeno trae consigo en su  
condición de mismidad, mientras que el dato es el resultado

de la distinción y / o construcción de relaciones en el fenómeno a partir del cruce entre información, metodología y teoría.

Así pues, para lo anterior resulta indiscutible contar con la pericia del investigador de manera que el proceso investigativo se convierta en un verdadero mecanismo de la ciencia para la construcción de conocimiento, fundado en principios intelectuales, académicos y teóricos.

Pese a que existen diferentes mecanismos, reconoce Bedoya (2015) la importancia de formalizar un conjunto de actividades estructuradas que permitan “distinguir y / o construir relaciones emergentes en un fenómeno a partir del proceso de análisis / síntesis de la información”. La estrategia a la que se alude es la denominada protocolo de análisis / síntesis de información cualitativa, modelo sobre el cual se lleva a cabo la presente investigación y que se describe en los pasos subsiguientes.

### **Paso 1: Selección de elementos significativos**

Este paso es el resultado del proceso de recolección de la información, para lo cual es necesario el establecimiento de palabras, frases o párrafos claves que guarden un estrecho vínculo con el planteamiento de la investigación y sus objetivos. Una estrategia que se puede usar para su clasificación es la base de datos bien sea en Word u Excel. Si se tienen en cuenta imágenes, es inevitable el reconocimiento de sus características (índices), que de igual forma tengan conexión con el plan. Finalmente, se pueden estructurar en plantillas anexas (Bedoya, 2015).



En la presente investigación se hizo uso de una plantilla de Excel, en la que se elaboró como ya se había mencionado una base de datos que compila toda la información tenida en cuenta. En las siguientes figuras, se muestra la manera cómo se da la aplicación del filtro, una vez realizada esta acción, se seleccionan todas las noticias que contienen la palabra aglutinante y sus respectivas relaciones, dando como resultado final el conjunto de palabras aglutinantes. Una vez culminado este proceso, el producto conduce inmediatamente al paso 2 del *protocolo de análisis / síntesis de información cualitativa*.

**Figura 11.** Aplicación del filtro para seleccionar noticias con palabra aglutinante.

mes/año	TITULAR	Frase que contiene la noticia. Elementos significativos.	Palabra clave aglutinante	Relaciones	Criterio de selección	
Enero	Choque con Megabús.	Conductor desconocía el <b>camil del meg</b> contra un articulado.	<div>Ordenar de A a Z</div> <div>Ordenar de Z a A</div> <div>Ordenar por color</div> <div>Borrar filtro de "Palabra clave agl..."</div> <div>Filtrar por color</div> <div>Filtros de texto</div> <div><div>Buscar</div><div><div><input type="checkbox"/> estacion</div><div><input type="checkbox"/> Implementación y operación del Mega</div><div><input type="checkbox"/> La Virginia</div><div><input type="checkbox"/> medios de transporte</div><div><input checked="" type="checkbox"/> Megabús</div><div><input type="checkbox"/> Movilidad</div><div><input type="checkbox"/> pasajeros</div></div></div> <div><div>ACEPTAR</div><div>Cancelar</div></div>	choque contra un articulado	Usar el camil del megabús por desconocimiento.	
Enero	Camil del megabús deteriorado	El evidente deterioro del <b>camil megabús</b> preocupados a los usuarios, que reclaman por parte de la entidad.		intervención de la vía	mala la vía del megabús	
Enero	Sistema de Megabús será modelo en Sudáfrica.	Así fue anunciado por una comisión de Pereira y que luego de recorrer y conocer que se <b>implementa y opera el Megabús</b>		Pereira	modelo para otros sistemas	
Febrero	Megabús pronto en la Virginia	En un lapso de dos o tres meses Mega Virginia con alimentadores.		operar	promesa de iniciar con el megabus hasta La Virginia	
				La Virginia		
				alimentadores		
				aprobación		
Febrero	320 MIL TARJETAS HA DISTRIBUIDO Megabús.	Las <b>tarjetas</b> cumplen con los requisitos de durabilidad y funcionamiento.		rutas	los usuarios usan la tarjeta	
				buses		
				Calidad, durabilidad, funcionamiento		
				proyecto atractivo para la ciudad.		

**Fuente:** Elaboración propia, basada en el Protocolo de análisis / síntesis de información cualitativa. Bedoya, 2015.

Como se puede observar, la figura 11 muestra el procedimiento realizado para, por medio de aplicación del filtro, encontrar noticias con palabras aglutinantes. Al seleccionar

una palabra en particular, la herramienta, arrojará todas las que en efecto las contengan y determinar su uso. De igual modo las demás figuras exhiben cada paso.

*Figura 12. Identificación de la palabra aglutinante.*

mes/año	TITULAR	Frase que contiene la noticia. Elementos significativos.	Palabra clave aglutinante	Relaciones	Criterio de selección
Febrero	Megabús pronto en la Virginia	En un lapso de dos o tres meses Megabús entrará a operar en La ... en unos 15 días le darían la aprobación a Megabús para que empiece la ruta hacia el puerto dulce, que necesitaría buses de mayor tamaño.	Megabús	operar	promesa de iniciar con el megabus hasta La Virginia
Febrero	Próxima semana cierre de licitación de obras de Megabús	...de 20 mil metros cuadrados será la pavimentación que Megabús realizará en ocho sectores de Dosquebradas, por las zonas donde transita el Megabús.	Megabús	pavimentación	pavimentacion que mejora la movilidad del megabús
			Megabús	Dosquebradas	
			Megabús	transita	
Febrero	Megabús recibirá certificación de calidad.	las certificaciones recibidas por Megabús son el resultado de un proceso adelantado en el cual la empresa mejoró en la aplicación de métodos y herramientas y el resultado directo es la certificación en la gestión de la calidad del servicio a sus usuarios.	Megabús	certificaciones	la empresa de megabus recibe certificación
Marzo	Concejo pide recursos para Megabús.	la solicitud de recursos...es vital la apropiación de estos recursos para complementar las obras optimizando el servicio de megabús mejorando la movilidad en Pereira y Dosquebradas de paso colocando fin a problemáticas viales históricas en el país.	Megabús	movilidad en pereira.	
Marzo	Comunidad opina sobre el sobrecupo en Megabús	Más que sobrecupo se nota una falta de civismo por parte de los usuarios del Megabús, ya que son muy pocas las personas que ceden las silla, a quien más la necesita.	Megabús	sobrecupo	
Mayo	aumenta	Megabús cuenta con tarjetas especiales para discapacitados y estudiantes con datos y fotografía. Pero no reconocen beneficios en la movilidad de los habitantes. Megabús hizo un estudio y decidió comunidad, que no solo requiere del servicio, sino que además reconoce sus bondades y beneficios en materia de calidad.	Megabús	tarjetas	
Mayo	La ruta siete de Megabús se amplía desde junio	Debido a la necesidad que se ha presentado en el sector de Mercasa para la movilidad de los habitantes. Megabús hizo un estudio y decidió comunidad, que no solo requiere del servicio, sino que además reconoce sus bondades y beneficios en materia de calidad.	Megabús	movilidad	
			Megabús	calidad	
Julio	Más servicio a Galicia y cerritos	Megabús amplió la frecuencia de transporte hacia el sector de Galicia. Tres nuevas busetas alimentadoras de Megabús entrarán a reforzar el	Megabús	frecuencia	
			Megabús	alimentadoras	

*Fuente:* Elaboración propia, basada en el Protocolo de análisis / síntesis de información cualitativa. Bedoya, 2015.

*Figura 13. Resultado de la selección de palabras aglutinantes y sus relaciones.*

Megabús - articulado	Megabús - articulado	Sistema de transporte masivo	Tarjetas	alimentador	Area metropolitana centro occidente	articulado	Autobus
pavimentación	pavimentación	proyecto atractivo para la ciudad.	Calidad, durabilidad, funcionamiento	tiempo	pasajeros	servicio	vías pavimentadas
Dosquebradas	Dosquebradas	Pereira y Dosquebradas		esperar	rutas	sobrecupo	competencia
transita	transita	ciudades piloto		articulado	incrementado	acomoda	tranvía
sobrecupo	sobrecupo	marco regulatorio de Colombia de los sistemas de transporte masivo	Megabus		transporte	esperar	pasaje
civismo	civismo	prestación del servicio	sistema		informal	aire acondicionado	
usuarios	usuarios	usuarios			taxistas	camión	
ceden	ceden	responsabilidad social			carrera	no llega a todas partes	
silla	silla	ambiental			decreto		
refaccionó	refaccionó	Megabús			integración		
vías	vías	funcionamiento			megabus		
espacios	espacios	necesidades			colectivo		
servicio público	servicio público	transmision					

*Fuente:* Elaboración propia, basada en el Protocolo de análisis / síntesis de información cualitativa. Bedoya, 2015.

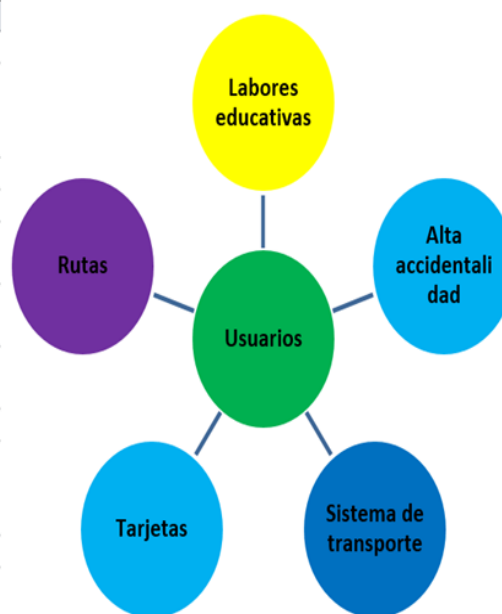


## Paso 2. Agrupación de elementos significativos.

En la figura 16 se evidencia el proceso que da como resultado la formación de ramilletes; este paso, surge justo después de haber seleccionado la palabra aglutinante íntimamente relacionada con el planteamiento de la investigación. Aquí, se agrupan estas palabras (que también pueden ser conceptos, párrafos o frases significativas) mediante la discriminación de un rasgo común (Bedoya, 2015).

Figura 16. Formación de ramilletes.

A	B	C
Usuarios		
alta accidentalidad	Parque el Lago	
diarios	pasajes	
entidad	resultados	
labores educativas	rutas	
masivo	sistema complementario	
Megabús	sistemas de transporte	
Mercados	socialización	
muestra internacional	tarjetas	
Otún	tarjetas	
transporte informal	transporte	



Fuente: Elaboración propia, basada en el Protocolo de análisis / síntesis de información cualitativa. Bedoya, 2015.

En la figura 17, se muestra la manera cómo se conforman los ramilletes, es decir, el resultado de la correspondencia entre las palabras aglutinantes y sus relaciones, éstos están

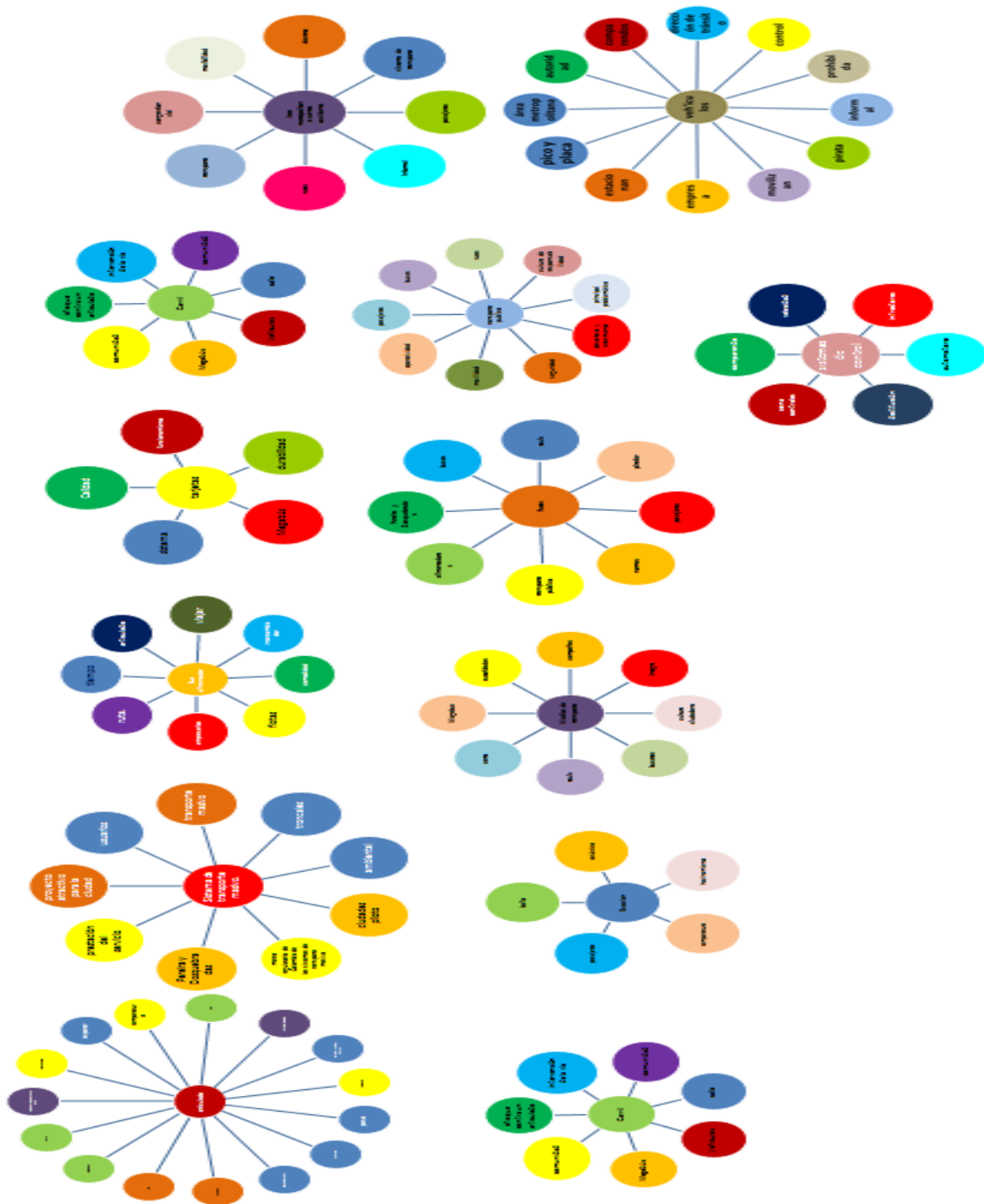
dirigidos por una palabra aglutinante clave que contienen el mismo tema y sus relaciones correspondientes.

*Figura 17.* Conjunto de ramilletes conformados, de digital a impreso.



*Fuente:* Elaboración propia, basada en el Protocolo de análisis / síntesis de información cualitativa. Bedoya, 2015.

*Figura 18.* Conjunto de ramilletes conformados, digital.



*Fuente:* Elaboración propia, basada en el Protocolo de análisis / síntesis de información cualitativa. Bedoya, 2015.



Una vez creados los ramilletes que muestran las figuras 17 y 18, se procede a enumerar las relaciones de acuerdo con los temas que comparten algún tipo de afinidad importante para el objeto de estudio como lo ejemplifica la fotografía 7.

Fotografía 7. Enumeración de relaciones.



Fuente: Elaboración propia, basada en el Protocolo de análisis / síntesis de información cualitativa. Bedoya, 2015.

En la interpretación de la información se van disminuyendo los ramilletes, esto es, porque nos vamos acercando a datos cada vez más precisos. Así, en las fotografías 8 y 9, se observa que se recortan los números iguales que corresponden a temas afines y que conformarán luego otro grupo de relaciones.

Fotografía 8. Determinación de temas afines según numeración.



Fuente: Lady Arelis Acevedo Ruiz (2017)

### **Paso 3. Nominación de los grupos contruidos.**

Para proceder con este paso, es indispensable haber realizado las agrupaciones de palabras que guardan afinidad y que comparten una distinción de un rasgo común (paso 2). Una vez culminada esta parte del proceso, se forman nuevos *grupos nominados*, llamados nodos, para lo cual, es necesario concentrarse, en una palabra, término o concepto que los vincule directamente; para esto es posible remitirse a las categorías teóricas dadas en el marco teórico (Bedoya, 2015). Es importante tener en cuenta que, en todo momento, la



construcción tiene que estar direccionada hacia el planteamiento de la investigación y el logro de los objetivos propuestos.

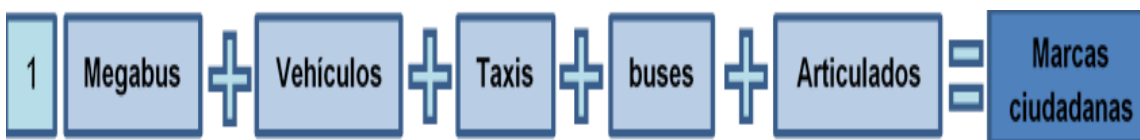
*Fotografía 9. Nominación de grupos construidos.*



Fuente: Lady Arelis Acevedo Ruiz (2017)

Como se puede observar, la unión de palabras aglutinantes y sus relaciones dieron como resultado otro grupo que permiten la formación condensada de las categorías.

### **Nodo 1. Medios de transporte:**



### Nodo 2. Sistemas de control:



### Nodo 3. Usuarios:



### Nodo 4. Infraestructura:

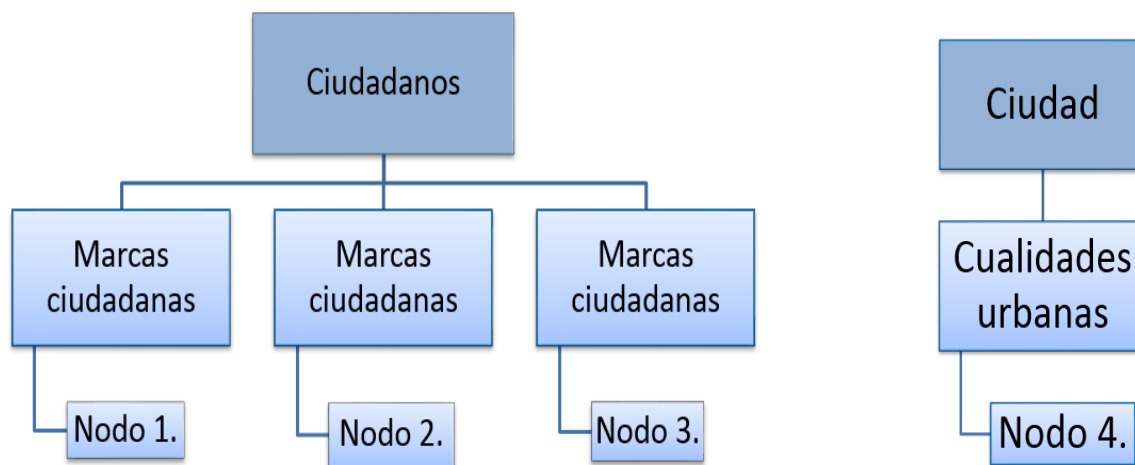


### Paso 4. Relaciones entre los grupos contruidos

Llegado a este punto, es necesario realizar un análisis más profundo de las categorías halladas, pues como lo refiere Bedoya (2015), es necesario alcanzar un nivel de conceptualización mayor, de manera tal que, “el análisis continúa tomando las agrupaciones nominadas con categorías sustraídas de la teoría con el propósito de establecer relaciones entre ellas y determinar si unas agrupaciones pueden contener a las otras o si definitivamente son categorías diferentes”. En este caso particular, se hallaron dos categorías: ciudad y ciudadanos y dos sub categorías: marcas ciudadanas y cualidades

urbanas; además, se constituyeron vínculos entre ellas y se estableció la existencia de agrupaciones que incluyen a otras.

*Figura 19.* Relaciones entre los grupos construidos.



*Fuente:* Elaboración propia, basada en el Protocolo de análisis / síntesis de información cualitativa. Bedoya, 2015.

En la figura 19, se puede evidenciar que tanto las marcas ciudadanas como las cualidades urbanas pertenecen a categorías distintas. De ahí, que se pueda pensar en la formación de otra categoría de mayor englobe que contenga las dos primeras. En este punto, la fundamentación teórica resulta clave para hallarla.

En la figura 20, se muestra el resultado del paso 4, donde se puede observar una mayor aglutinación del dato contribuyendo a la consolidación de nacientes categorías. En este caso, se manifiesta la categoría mayor hallada resultante del análisis, interpretación y condensación de toda la información y datos aportantes. Esta categoría, los imaginarios urbanos, es la que hace relación a la fundación teórica dada por Armando Silva.

*Figura 20.* Relaciones entre los grupos contruidos. Mayor aglutinación del dato.



*Fuente:* Elaboración propia, basada en el Protocolo de análisis / síntesis de información cualitativa. Bedoya, 2015.

### **Paso 5. Discusión con los autores.**

El tema que motivó la realización de esta investigación fue la percepción del transporte público contrastada con la realidad empírica. Querer indagar sobre el imaginario de las personas acerca del transporte público y compararlo con la realidad inscrita en las producciones sociales significaba una ardua inmersión teórica y práctica con ánimos de encontrar el escenario ideal para llevarla a cabo.

En este sentido, se inicia con el estudio de Las categorías universales del ser, teoría de Charles Peirce, la cual se constituye en un pilar a seguir en esta investigación, ya

que presenta los modos de ser: Primeridad, Segundidad y Terceridad, cada una tiene características propias pero su análisis debe darse desde la individualidad y luego, establecer relaciones entre ellas; solo se pueden distinguir pero no disociar, las tres ocurren al mismo tiempo en la realidad como fenómeno, “y al estudiar los fenómenos se dilucidan estas categorías universales que no son otra cosa que los “modos de ser”, esto es, los modos como el ser es” (Restrepo, 1993, p. 69).

Estos modos de ser están en las tres categorías de todo fenómeno: Primeridad o una posibilidad que no depende de nada; Segundidad, que implica lo real donde no interviene ninguna mediación y Terceridad que implica mediación. Así pues, la Terceridad es entendida como la composición de otros dos, es lo que va a relacionar otros dos aspectos logrando encontrar un sentido a unos sucesos y a unas posibilidades, o sea, a un fenómeno; dando lectura de orden; la Terceridad es lo que posibilita una triada, porque involucra un sentido o una idea con relación a otros dos (Restrepo, 1993).

Estas categorías a su vez, contienen modos de ser representados en el signo como representación (Terceridad) en lo que el autor denominó tricotomías, “Los signos se dividen en tres tricotomías; primero, si el signo en cuanto tal es mera cualidad, existente real o ley general; segundo, si en la relación del signo con su objeto, el signo tiene algún carácter en sí mismo, o en alguna relación existente con el objeto, o en su relación con un interpretante; tercero, si el interpretante lo representa como un signo de posibilidad, como un signo de hecho o como un signo de razón” (Restrepo, 1993, p. 128).

Para esta investigación se relaciona la segunda tricotomía donde el signo se conecta con el objeto en el Ícono, Índice o Símbolo. Esta relación se refiere a la forma de representar al objeto, donde el símbolo es la Terceridad que agrupa los otros dos respetando las maneras posibles de ser representadas.

Teniendo en cuenta la teoría triádica de las categorías del ser que propuso Peirce, las investigaciones realizadas por el investigador Armando Silva sobre Ciudades imaginadas y la presente investigación, conservan el nivel teórico de las categorías universales del ser: Primeridad-Segundidad-Terceridad. El proceso de metodología de la teoría de Imaginarios Urbanos se basa en fundamentación de lógica triádica, pues como Silva (2004) dice: “La lógica triádica de Peirce es como una arquitectura con cimientos profundos y firmes” (p. 23). En este sentido, una triada es una relación la cual se constituye en diferentes formas con otros dos, (Primeridad, Segundidad), y otra que es la mediadora, (Terceridad).

Desde esta perspectiva, lo que Armando Silva toma como base para su teoría de Imaginarios Urbanos en su investigación sobre Ciudades imaginadas son las Categorías Universales Del Ser. La ciudad como Primeridad, los Ciudadanos como Segundidad y las otredades como Terceridad, donde el autor realiza nuevas estructuras triádicas a partir de las categorías así: la ciudad se percibe desde las cualidades, calificaciones y escenarios; los ciudadanos desde las temporalidades, marcas y rutinas; y las otredades en afinidades, lejanías o anhelos, pero, en relación con los de fuera (Silva, 2004).

En este sentido, se encuentra como desde ciudad, en las cualidades urbanas se asocian diferentes dinámicas que a juicio de los ciudadanos representan la ciudad, la delinear y expresan con otros sujetos y situaciones que componen el ámbito social y cultural de la que hace parte. Es así como la estructuración imaginaria hallada en los archivos alude a la necesidad que tiene el ser humano de desarrollar acciones que trasciendan, que vayan más allá de sus propios límites y con la infinidad de posibilidades que esto acarrea, alcanzar un ideal en el que es favorable lanzarse a la búsqueda y materialización de lo imaginado.

Ahora bien; sustentados en la fenomenología de Peirce en cuanto a la relación que el signo tiene con el objeto y siguiendo un análisis a partir del modelo triádico de encarnación propuesto por Silva, es posible la construcción de triadas como las se verán a continuación.

En relación con los medios de transporte, las producciones sociales presentan los índices acerca de los medios de transporte, evidenciando la realidad empírica en cuanto al tiempo de espera del bus, el hacinamiento de pasajeros en horas pico, los Megabuses son ruidosos, cantidad de vehículos de transporte público en condiciones físicas muy regulares, el establecimiento del pico y placa para los taxis, la presencia de transporte pirata, por lo tanto, esta realidad empírica es equivalente al imaginario presente en Pereira imaginada 2009.

**Triáda 1.** Desde los medios de transporte.



Por su parte, en relación con los usuarios, las producciones sociales muestran la realidad empírica en cuanto a la cultura ciudadana, puesto que los usuarios pocas veces ceden el puesto a quien lo necesita, ancianos, embarazadas, madres con bebés en brazos, los pasajeros abordan el transporte en cualquier lugar, por lo tanto, esta realidad empírica potencia el imaginario de la mala calidad del transporte público encontrada en Pereira imaginada 2009.

**Triáda 2.** Desde los usuarios.

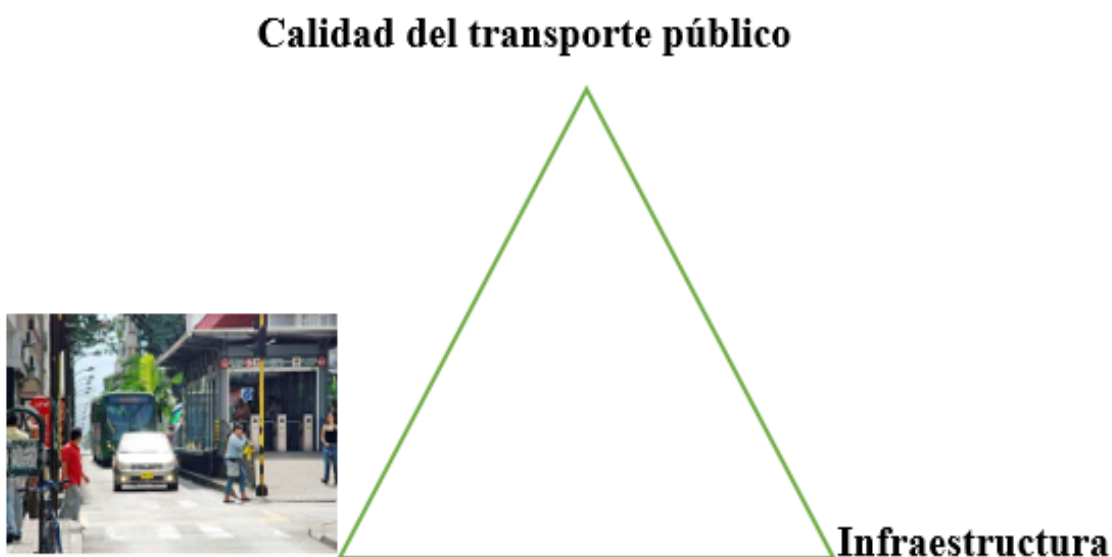




Respecto de la infraestructura, las producciones sociales muestran la realidad empírica relacionada con las malas vías del Megabús, revelando que un sistema masivo en una ciudad tan pequeña y con una malla vial deficiente no presta sus servicios en óptimas condiciones, dejando en evidencia las necesidades presentes en relación con la infraestructura; todo esto desde la perspectiva de los ciudadanos referente a este elemento; además, existen pocas vías para el flujo normal del tránsito según el número de medios de transporte, se usa el carril exclusivo del Megabús para tránsito otros vehículos, el exceso de temperatura en el interior de los buses, vías sin lugares para abordar y descender los pasajeros, falta de pavimentación en sectores específicos de la ciudad.

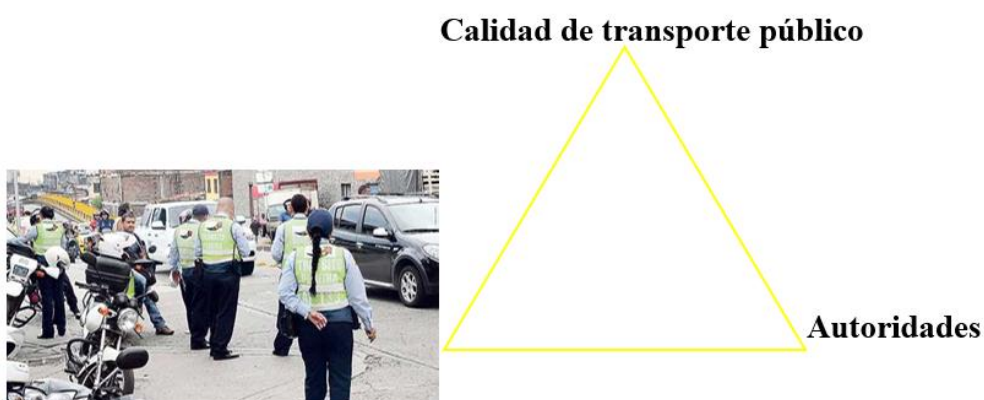
Estos índices marcan la ciudad con un sistema de transporte regular. La realidad es equivalente al imaginario según la percepción de los ciudadanos en Pereira imaginada 2009.

**Triáda 3.** Desde la infraestructura.



En relación con las autoridades, la realidad empírica presente en las producciones sociales muestra índices, tales como, infractores a los cuales se le debe aplicar la respectiva sanción, automotores sin la documentación reglamentaria, inspección a los centros de diagnóstico sin normatividad, la imprudencia de los ciudadanos exige labores educativas permanentes, la falta de autoridad que regule el transporte y no que solo haga comparendos. La realidad es equivalente al imaginario según la percepción de los ciudadanos en Pereira imaginada 2009.

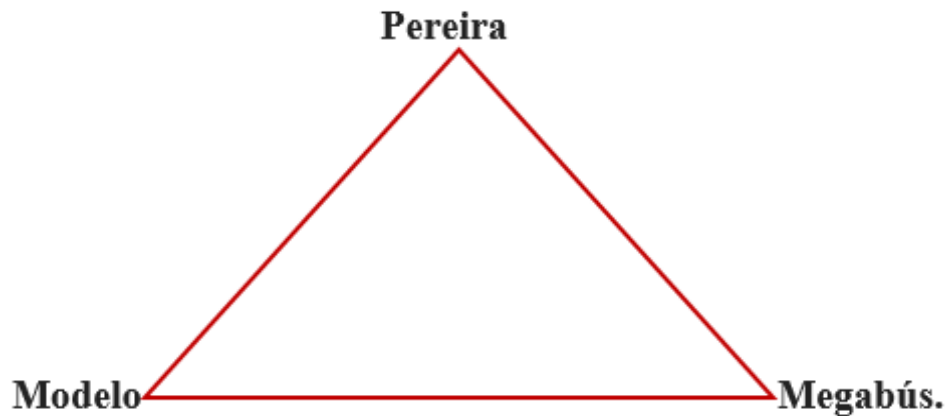
**Triáda 4.** Desde las autoridades.



Ahora bien, el modelo de transporte masivo en la ciudad según las producciones sociales, señalan índices en los cuales marcan a Pereira como la ciudad piloto para adelantar el marco regulatorio de los sistemas de transporte masivo de Colombia, el proyecto de la ciudad en los últimos años se advierte como uno de los mayores propiciadores de progreso, de desarrollo, de inversión nacional y de empleo de la

región; el Megabús es ejemplo y orgullo colombiano, son las autoridades municipales las que muestran el Megabús como un modelo en el cual la inversión se debe hacer.

**Tríada 5.** Sistema de transporte masivo.



El archivo cuenta que el STM de Pereira Megabús, es un proyecto modelo de ciudad; asimismo, se contempla como un plan atractivo para la ciudad, ha recibido certificaciones como reconocimiento a los miles de usuarios que atiende, el Megabús es el proyecto propiciador de progreso, de desarrollo, de inversión nacional y de empleo de la región. Megabús es ejemplo y orgullo colombiano, otras ciudades se sienten identificadas con el sistema de Megabús por las condiciones poblacionales y serán ejemplo para sus ciudades. De igual manera, el uso y articulación del sistema de transporte masivo en Pereira, pone a la ciudad, según la percepción ciudadana advertida en los archivos, a la vanguardia y al nivel de otras grandes urbes como Bogotá o Medellín, otorgándole un estatus que hace que sus habitantes se ufanen de su adquisición.

Finalmente, Silva (2007) concluye:

De esta manera hemos fortalecido el paradigma de la ciudad imaginada para referirnos entonces a aquella ciudad que construye el urbanismo ciudadano, bien porque existe, pero no se imagina que existe, bien porque sí se imagina y usa o evoca aun cuando no existe, o bien porque si existe y se imagina y se usa como existe. (p. 77)

Realizando el protocolo de investigación como elemento esencial para iniciar con el proceso de recolección y de la transformación del dato, donde la idea era fijar la atención en un fenómeno y poder identificar sus características, fue así como se recurrió al archivo para encontrar las producciones sociales allí presentes. El diario del Otún es la fuente de dónde se tomó el archivo que sirvió de modelo de contrastación para esta investigación, la importancia de este radica en que “mientras lo imaginario es inherente a la percepción grupal, el archivo lo es a la documentación, al objeto que lo guarda y a su jerarquización y valoración cultural” (Silva, 2013). En este sentido, los archivos se guardan y se proyectan hacia el futuro, lo que hace posible, de manera afortunada, que hoy se pueda hacer un análisis sobre la realidad de años atrás.

Por su parte, el transporte público está relacionado con la calidad de vida de los ciudadanos, por lo tanto, es un servicio fundamental que conlleva al bienestar de las personas; el cual debe ser competitivo frente a otros posibles medios de movilización y responder según la demanda dada por los usuarios. El Transporte público de

pasajeros, en este orden de ideas, debe estar enfocado en satisfacer las expectativas de ellos, en cuanto a tiempo, información, accesibilidad, seguridad, oferta, atención al cliente e impacto ambiental.

Una de las iniciativas en Colombia para promover un nuevo paradigma de ciudad en relación con la movilidad ha sido crear los Sistemas de transporte masivo, ello implica que el sistema de transporte sea eficiente, de calidad y seguro, de manera que, el resultado se evidencie en la reducción el uso del automóvil y se afiancen otros modos de movilización no motorizados como la bicicleta y el peatón.

*Fotografía 10.* Sistema de transporte masivo.



Fuente: Lady Acevedo Ruiz (2017)

## **Índices presentes en las producciones sociales en los archivos**

### **Medios de transporte:**

- En horas pico hay sobre cupo.
- Frecuencia con la que pasan.
- Costo del transporte.
- Cantidad de vehículos en condiciones físicas muy regulares.
- Pico y placa.
- Presencia de transporte pirata.
- Cambio de forma de pago para abordar el medio de transporte.
- Los articulados, los alimentadores y buses no paran en algunas estaciones en algunos momentos y los usuarios deben esperar más tiempo.
- Son fuente de contaminación.
- Alta velocidad en las zonas centrales.
- El peso del alimentador destruye las vías.
- Alta Velocidad en las zonas centrales.
- Buses alimentadores no llegan a tiempo generando grandes colas en el intercambiador.
- Vehículos que paran en cualquier parte, o se estacionan en lugares prohibidos.
- Los taxis o buses se detienen a recoger y bajar pasajeros en la mitad de la vía.

### **Usuarios:**

- Falta de cultura ciudadana.
- Buses y taxis que no pertenecen a ninguna entidad gremial.

- Capacitación a líderes comunales.
- Paro de los taxistas solicitando mejorar el pico y placa.
- Taxista que no van a ciertos lugares de la ciudad.
- Demora de las rutas o la rapidez de los conductores.
- Los taxis bloquean vías.
- Información a los ciudadanos a cerca del cambio de rutas.
- Los pasajeros utilizan con frecuencia el transporte pirata.
- Realizar rifas con los pasajeros que usan el Megabús.
- Imprudencia de los ciudadanos para pasar la vía.

**Autoridades:**

- Control a los vehículos particulares para que no trabajen como de medio de transporte pirata.
- Automotores sin la documentación reglamentaria.
- Inspección a los centros de diagnóstico sin normatividad.
- La falta de autoridad que regule el transporte y no que solo haga comparendos.

**Infraestructura:**

- Deterioro del carril del Megabús.
- Uso de otros medios transportes del carril exclusivo para el Megabús.
- Estaciones incómodas.
- Falta de cobertura, los alimentadores no llegan a o todos los lugares de la ciudad.
- Falta de baños en las estaciones.

- No hay espacios para dejar y recorrer pasajeros en las vías por donde transita el Megabús.
- Exceso de temperatura en el interior de los buses.
- Espacio insuficiente en los andenes, cuando un carro pretende ingresar a su garaje, su longitud excede el ancho del andén.
- Estaciones sin estudio acústico.

**Megabús:**

- Proyecto piloto para otras ciudades con características similares a Pereira y Dosquebradas.
- Modelo internacional de transporte masivo.
- Responsabilidad social y ambiental del sistema de transporte masivo.
- Megabús uno de los proyectos mayores propiciadores de progreso en la ciudad.
- Proyecto atractivo para la ciudad.



## **Hallazgos**

La ciudad imaginada es una construcción social, es la percepción de la ciudad por parte de un grupo de personas, no siempre hay una coincidencia entre lo real (tangible) y lo imaginado (percepción). Si tuviésemos que elegir cuál domina en las acciones ciudadanas, lo imaginado siempre se impone sobre lo real, lo que llamamos real ya incluye lo imaginado. Es decir, no es posible que algo exista si no es imaginado, (Silva, 2008).

En este sentido, los imaginarios urbanos considerados como una construcción colectiva, creados desde las experiencias ciudadanas, donde se encarnan sueños, anhelos y deseos presentes en prácticas colectivas, constituyen la base de este trabajo de investigación, analizando los datos empíricos manifiestos en las producciones sociales de la ciudad de Pereira a través de la idea de que “Los archivos representan hoy un poderoso imaginario urbano: la ciudad imaginada que sentimos y que por esta vía creemos guardar y proyectar hacia el futuro” (Silva, 2008, p. 34).

Al abordar esta investigación se inició con las percepciones encontradas en el proyecto de Pereira imaginada 2009, en cuanto a la calidad del transporte público, donde la información ofrecida por el dato evidencia que el 54% del imaginario de transporte público se encuentra entre regular, malo y muy malo. Frente a 46% entre bueno y excelente, con la finalidad de comparar estos datos de percepción ciudadana con los datos empíricos presentes en las producciones sociales.

Después de un arduo trabajo de recolección de información y realización del protocolo de la investigación acompañado de lectura, inicie a enfrentar mis imaginarios para el transporte público relacionados en la larga espera de las rutas, los largos viajes para ir de

un lugar a otro en un trayecto relativamente corto, el número de pasajeros en un bus, el costo de la carrera en un taxi, las competencias entre buses de una misma ruta y otros sucesos negativos que a diario son sentidos por la población.

Con la recolección de la información se fueron encontrando evidencias que indican las políticas con las cuales funciona el transporte público, que radican en satisfacer de una manera más eficiente y favorable las condiciones de transporte colectivo, como también, aquellos que constantemente se presentan en el Sistema de Transporte Público, en el tráfico, en la infraestructura, en las vías y en otros actores relacionados directamente con el uso del vehículo.

Es así como se pudo establecer desde las producciones sociales que la infraestructura urbana como Calidad Urbana, tiene índices que soportan el imaginario de ciudad de una calidad regular en cuanto a transporte público se refiere.

#### **Índices presentes en la Infraestructura Urbana:**

- Vías en mal estado.
- Falta de baños.
- Estaciones lejanas.
- Vías Públicas sin espacios para abordar el transporte público.
- Utilización del carril exclusivo del Megabús por otros vehículos.
- Avenidas congestionadas.
- Obras en construcción.

Del mismo modo las producciones Sociales en el 2009 indican que los usuarios, las autoridades y el transporte colectivo como Marcas Ciudadanas tienen índices que soportan el imaginario de ciudad de una calidad regular en cuanto al transporte público.

**Índices presentes en los usuarios:**

- Falta Cultura de cultura ciudadana.
- Dueños de taxis y busetas sin organización social.

**Índices presentes en las autoridades:**

- Infractores.
- Automotores sin la documentación reglamentaria.
- Inspección a los centros de diagnóstico sin normatividad.
- Labores educativas permanentes.
- La falta de autoridad que regule el transporte y no que solo haga comparendos.

**Índices presentes en el transporte colectivo:**

- Número de pasajeros.
- Frecuencia de los alimentadores.
- Tiempo de espera de los buses.
- Integridad Física afectada.
- Costo de transporte.
- Cantidad de vehículos en condiciones físicas muy regulares.
- Pico y placa,
- Presencia de transporte pirata.

### **Índices presentes en el STP Megabús:**

- Ciudad piloto para adelantar el marco regulatorio de los sistemas de transporte masivo de Colombia.
- Proyecto de la ciudad.
- Proyecto propiciador de progreso, de desarrollo de inversión nacional.
- Ejemplo y orgullo colombiano.

Los hallazgos en las producciones sociales muestran el Megabús como un símbolo de orgullo para ciudad, convirtiéndose en ejemplo para otras urbes nacionales e internacionales que desean implementar un sistema de transporte masivo, es de anotar que éste llegó a la ciudad de Pereira para mejorar tiempos de viaje, tarifa y cobertura disminuyendo el tiempo de espera en la parada, es decir, aumentar las frecuencias del servicio y adecuar la tarifa para los grupos de menores ingresos, pero por razones de arraigo, empleo y pocas soluciones al problema de movilidad, los ciudadanos continua con el imaginario de mala calidad del transporte público.

También se encontró que el transporte público, es una de las políticas de los gobiernos para desarrollo de la ciudad, ya que con ello se mejora un servicio público y se brinda la imagen de una Pereira Emprendedora, logrando desarrollo y económico no solo de la ciudad sino de la región. La idea de desarrollo como imaginario, se encarna por ejemplo en el mejorar el sistema de transporte público o la inversión en la remodelación de estaciones y del metro cable.

Es así como desde las sensibilidades encarnadas a través de la realización de trabajos, se observó que, pese a las propuestas de los administradores de la ciudad y las construcciones de ciudad hechas y vividas por los ciudadanos, aunque distantes, conviven pareciera que se necesitaran la una de la otra para poder ser, como se afirma en el texto “Memoria y ciudad: Pereira Postsísmica 2001-2006.

La investigación continúa hacía por qué los ciudadanos están dispuestos a utilizar el transporte privado en lugar de utilizar el sistema de transporte colectivo, y éste a su vez no mejora en cobertura y calidad para asegurar que el usuario sea el potencializador de este servicio.

## Capítulo 4

### Conclusiones

En definitiva, queda claro en primera instancia, que la ciudad se construye y significa a razón de sus habitantes, pues, son ellos quienes con sus acciones en su vida cotidiana y según sus necesidades la califican y la viven. Vivir la ciudad, no es, por tanto, solo habitarla, es en un sentido más trascendental, edificarla, percibirla y con todo ello, simbolizarla. La urbe, entonces, forma parte esencial del qué hacer de cada ser humano, entendido este concepto desde su influencia y relación con los avances científicos y tecnológicos que como lo referiría Silva (2013), rompen la brecha entre lo urbano y lo rural.

De modo que, vivir en la ciudad no se limita a un espacio geográfico determinado o un lugar específico, es establecerse en un sitio del cual el sujeto se siente propio y al que percibe como suyo. Un gran grupo de seres humanos subsisten y dirigen la satisfacción de sus necesidades personales a la adquisición de bienes, lo cual les da un estatus y los ubica según su poder adquisitivo; sin embargo, la ciudad es esa significancia que les pertenece a todos, de este domino nace curiosamente su poder colectivo que la transfigura en propósito social.

Esta colectividad evidencia la importancia de pensar la ciudad desde la mirada de quienes en ella se sitúan, lo cual, sin duda alguna, revalida la sustancialidad de los imaginarios urbanos pensados por Silva. Asimismo, confirma que a partir de su metodología es posible analizar los diferentes aspectos de la ciudad desde sus ciudadanos, que la percepción que éstos tienen acerca del lugar en que se sitúan, en

efecto, cuenta de manera fundamental para la cimentación tanto física como incorpórea de la ciudad, a partir de lo cual instituir un concepto especial de urbe e interiorizar un modo de ser en la urbanización.

Así pues, desde este punto de vista, el modelo triádico de encarnación propuesto por Silva (2013), no sólo sirvió como base para el hallazgo de los índices presentes en las producciones sociales de los imaginarios acerca de la percepción que se tiene sobre la calidad del transporte público en Pereira, sino que también, se pudo evidenciar como este modelo funciona realmente en esta búsqueda y logra exhibir de manera clara los elementos que forman parte del sentir ciudadano y los significados que han encarnado en la construcción de su ciudad, usados para representarla, siendo ellos en este sentido, quienes la personifican. De la misma manera, se ratifica la importancia de los archivos como producto de la conciencia e imaginario social, que posibilita una mirada al pasado para reconstruirlo y un origen colectivo a partir del cual erigir el futuro.

También, es preciso aludir a la percepción que tienen los ciudadanos en relación con el sistema de transporte público de Pereira, en donde se valida que el Megabus está inmerso indiscutiblemente en el imaginario de los Pereiranos, en tanto que, referir el tema de transporte público dirige la mirada inmediatamente hacia este servicio, aun comprendiendo que no es el único que opera en la ciudad, sin embargo, ahora considerado el más importante.

Esto, porque no sólo mutó el panorama físico de la ciudad una vez instaurado este servicio, sino que también se vivió un reconocimiento posterior de este, se transformó

y reconfiguró la visión que se tenía sobre los medios de transporte, dándole significado y destacando una imagen diversa de Pereira.

Se ultima entonces, que el servicio de transporte público, más específicamente el Sistema de transporte masivo, pensado como modelo para darle solución a problemas determinados de movilidad y siendo una prestación obligatoria del estado, ha de suministrarse en el marco de la seguridad, la cobertura, el bienestar, la efectividad, elementos que finalmente determinan la calidad del servicio, sin embargo, la realidad empírica Pereirana que se halló en este proceso de investigación deja expuesto un sistema que aún en la actualidad adolece de infraestructura, mallas viales, normas que dirijan su uso, no solo de manera sancionatoria sino también en relación con la forma adecuada de utilizarlo, de igual modo, pensar en una articulación entre los diferentes medios de transporte que ofrecen el servicio en la ciudad.

No obstante, pese a estas carencias latentes, el Megabus en Pereira se ha trasfigurado en sinónimo de progreso y motivo de orgullo de sus moradores. De esto resulta que la participación ciudadana, entendida como construcción colectiva sea considerada fundamental, evidenciado en sus producciones sociales, pues, es trascendental para el progreso y el avance del urbanismo.

Finalmente, conviene concluir que se han logrado los objetivos que aquí se han propuesto, y que fue posible traslucir que el imaginario de los Pereiranos corresponde con la realidad empírica, lo cual fue posible en el desdeño de la información y la lectura de datos, todo lo cual se hizo factible, además, siguiendo el Protocolo de análisis / síntesis de información



cualitativa propuesto por la Doctora Olga Lucía Bedoya (2015), que hizo más comprensible y factible llevar a cabo y a feliz término la ruta de esta investigación.

### Lista de referencias

- Bedoya, O. & Silva, A. (2011). *Pereira Imaginada*, Medellín, Colombia.
- Bedoya, O. (2015). *Protocolo de análisis/síntesis de información cualitativa*.
- Hernández, R., Fernández, C. & Baptista, M. (2010). Metodología de la investigación. (5ª ed.). México D.F., México: MCGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V
- Hurtado, L. (2011). *Construcción de ciudad desde la temporalidad plural en transporte público* (Tesis de Maestría). Recuperado de [file:///C:/Users/Usuario/Downloads/1339-9481-2-PB%20\(4\).](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/1339-9481-2-PB%20(4).)
- Ley N° 105. República de Colombia - Gobierno Nacional, Cartagena de Indias, Colombia, 30 de diciembre de 1993.
- Restrepo, Mariluz. (1993). *SER-SIGNO-INTERPRETANTE Filosofía de la Representación de Charles S. Peirce*, Bogotá D.C, Colombia: Significantes de papel.
- Rincón, C & Galindo, J. (2010). *Los sistemas de transporte masivo en el Hábitat metropolitano: el caso Megabús en el Centro occidente colombiano*, Manizales, Colombia: Blanecolor Ltda
- Silva, A. (2004). *Imaginario Urbanos: Hacia el desarrollo de un urbanismo desde los ciudadanos*, Bogotá D.C, Colombia: Convenio Andrés Bello.
- Silva, A. (2006). *Imaginario Urbanos*, Bogotá D.C, Colombia: Nomos
- Silva, A. (2007). *Imaginario Urbanos en América Latina: urbanismos ciudadanos*, Barcelona, España: Fundación. Antoni Tàpies.

Silva, A (24 de octubre de 2008) *Al otro lado de la globalización, en la exposición en el MamBo de Bogotá de 'imaginarios urbanos' de Armando Silva.*  
<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-4623968>

Silva, A. (2013). *Imaginarios, el asombro social*, Bogotá D.C, Colombia: Universidad externado de Colombia.

## Bibliografía

- Bedoya, O. y Silva, A. (2011). Pereira Imaginada, Medellín, Colombia:
- Bedoya, Olga L. & Bermúdez, María P. (2010) Antropología del Megabús. Maestría en Comunicación Educativa. Universidad Tecnológica de Pereira.
- Cárdenas, W. (2009). Pereira imaginada temporalidades ciudadanas (Tesis de Maestría). Universidad tecnológica de Pereira, Pereira.
- Hernández, R., Fernández, C. & Baptista, M. (2010). Metodología de la investigación. (5ª ed.). México D.F., México: MCGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V.
- Hurtado, L. (2011). Construcción de ciudad desde la temporalidad plural en transporte público (Tesis de Maestría). Universidad tecnológica de Pereira, Pereira.
- Ley N° 105. República de Colombia - Gobierno Nacional, Cartagena de Indias, Colombia, 30 de diciembre de 1993.
- Silva, A. (2004). Imaginarios Urbanos: Hacia el desarrollo de un urbanismo desde los ciudadanos, Bogotá D.C, Colombia: Convenio Andrés Bello.
- Silva, A. (2006). Imaginarios Urbanos, Bogotá D.C, Colombia: Nomos
- Silva, A. (2007). Imaginarios Urbanos en América Latina: urbanismos ciudadanos, Barcelona, España: Fundación. Antoni Tàpies.
- Silva, A. (2013). Imaginarios, el asombro social, Bogotá D.C, Colombia: Universidad externado de Colombia.

- Restrepo, Mariluz. (1993). SER-SIGNO-INTERPRETANTE Filosofía de la Representación de Charles S. Peirce, Bogotá D.C, Colombia: Significantes de papel.
- Restrepo, Mariluz. (2010). Representación, relación triádica en el pensamiento de Charles S. Peirce, Bogotá D.C, Colombia: Kimpres Ltda.
- Rincón, C y Galindo, J. (2010). Los sistemas de transporte masivo en el Hábitat metropolitano: el caso Megabús en el Centro occidente colombiano, Manizales, Colombia: Blanecolor Ltda.
- Watzlawick, P (1979). ¿es real la realidad? confusión, desinformación, comunicación, Barcelona, España: Herder.
- El diario (2010) <http://www.eldiario.com.co/seccion/DENUNCIE/incultura-vial-en-lascalles-de-pereira100325.html>
- AMCO (2013) <http://amco.gov.co/contenido-el-abc-de-la-integracion-del-transporte-publicoen-pereira-828.html>
- El diario (2015) <http://www.eldiario.com.co/seccion/POL%C3%8DTICA/suspenden-agentede-tr-nsito1505.html>